

Familjen Bergman Olsons rederi- och industriverksamhet av Håkan Nihlman

Inledning

Invid samhället Risögrunds bygdegård sydost om Kalix finns en minnessten rest med inskriptionen ”Risö Skeppsvarv 1800 – 1865. Pråmvarv 1866 – 1968”.



En minnessten i Risögrund. Foto: Håkan Nihlman

Med den övre inskriptionen torde menas de år grosshandlaren Johan Bergman Olson levde och med den nedre inskriptionen menas den tid området användes för byggen av pråmar. Pråmarna användes vid utlastning av virke från brädgården som låg på platsen. Senare, efter sulfatfabrikens tillkomst vid Karlsborg 1914, så byggdes även större pråmar (s.k. karvpråmar) med vilka fraktades flis från sågarna i Piteå, Sesarö och Båtskärsnäs. Än idag finns rester bevarade från pråmvarvsperioden. Bl.a. 3 st. slipar med 4-radig järnvägsräls. Rälsarna är stämplade Krupp respektive Newcastle och årtal, bl.a. 1866. Om sliparna anlades så tidigt som 1866 eller om begagnad järnvägsräls använts är inte känt. En av sliparna finns kvar upp till vattenlinjen.

Omkring 50 meter uppströms den översta rässlipen fanns fram till 1930-talet en träslip/stapelbädd som såpades vid användning. Det sista fartyg som reparerades där var skonerten Linnea som reparerades efter haveri i början av 1920-talet. Ute på udden finns också rester av vad som skulle kunna vara en "bänk" för kölhalning.

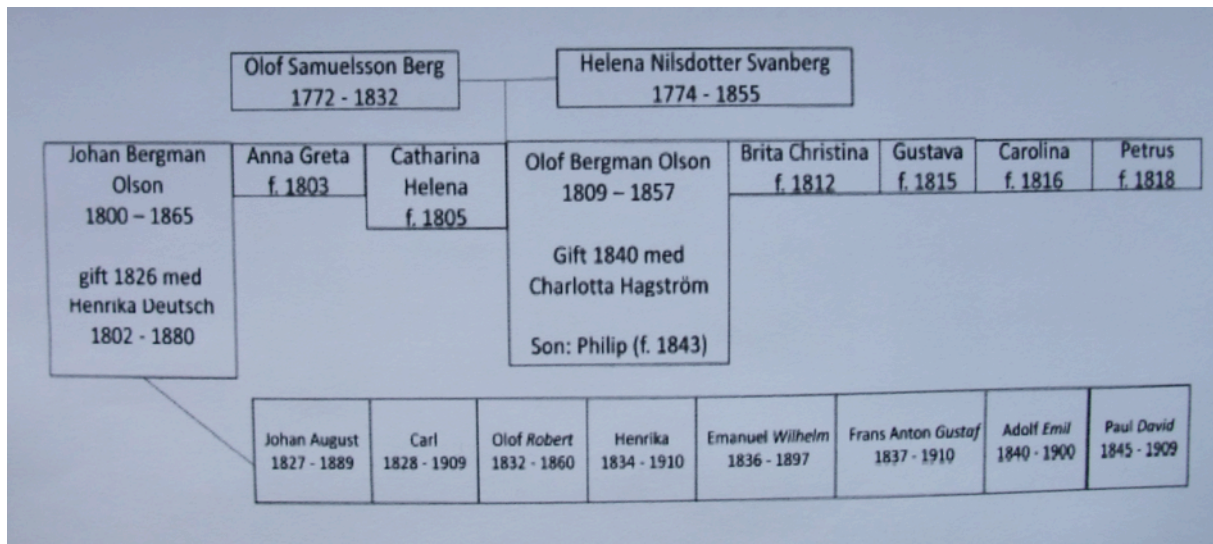
Denna berättelse handlar om några medlemmar av familjen Bergman Olson som under 1800-talet bl.a. kom att förvandla Kalix från en kyrkby till en industriort av betydelse. Av de anläggningar som fanns runt förra sekelskiftet återstår idag bara en, Karlsborgsverken, en anläggning med ca. 400 anställda och som årligen tillverkar 300.000 ton kraft- och säckpapper samt pappersmassa och ägs av Billerudkorsnäs AB.



Rester från pråmbyggartiden vid Risö varv. Foto: Per Björkman



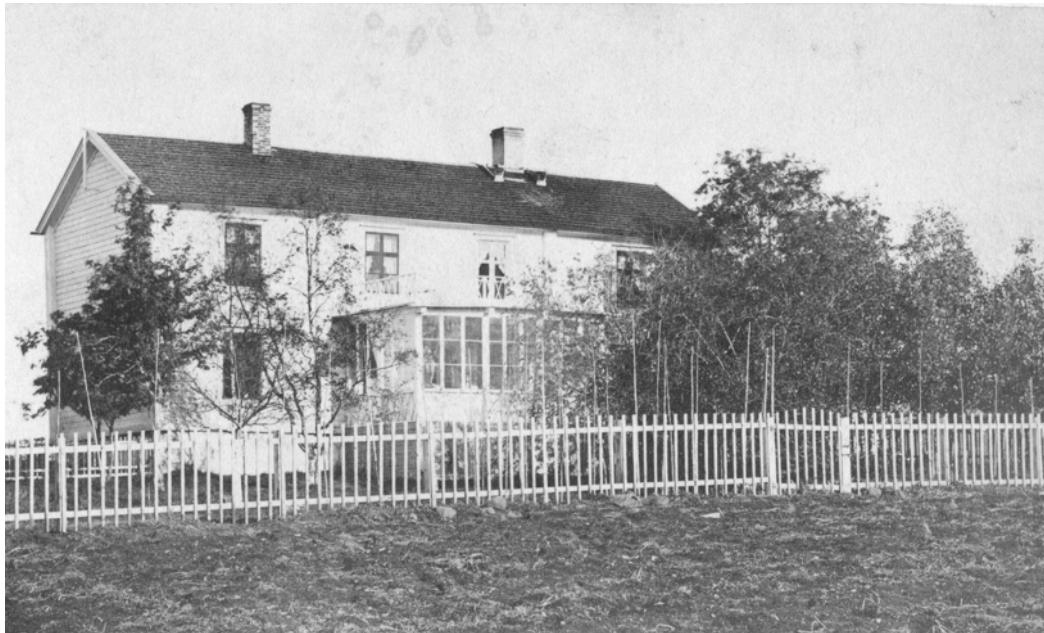
Karlsborgsverken sett från Risögrund. Fotografi: Håkan Nihlman



Släkttavla familjen Bergman Olson

Del 1. Johan Bergman Olson

Johan Bergman Olson föddes den 10/6 1800 på gården Näsbyn nr. 6 i Nederkalix socken. Han var äldst i en syskonskara om åtta barn till nämndemannen Olof Samuelsson Berg och dennes hustru Helena Nilsdotter Svanberg. På gården fanns även två äldre halvsyskon från modern Helenas tidigare äktenskap med soldaten Olof Andersson Korp (död 1798).



Johan Bergman Olsons fädernegård, här avbildad vid sekelskiftet 1900

Åtta år gammal fick den unge Johan uppleva krigshändelser på nära håll. I februari 1808 gick ryska trupper in i Finland och avancerade snabbt fram till Österbotten. Efter det för den svensk-finska armén svidande nederlaget i slaget vid Orravais den 14/9 1808 så flyttades krigshändelserna mot norr under en ständig reträtt för den svensk-finska armén, vilken kort efter jultiden nådde Torneå. Ett vapenstillstånd hade den 19/11 1808 blivit ingånget i Olkijoki och enligt detta skulle hela Finland överlämnas åt ryssarna. Marschen gick sedan mot Torneå, och den 13/12 gick eftertruppen, Savolaxbrigaden, över gränsen. Trupperna förlades i olika byar i kustlandet ända nedåt Piteå och Luleå. Högkvarteret för den svensk-finska armén blev Torneå. Vintern 1808 – 1809 var sträng och ”fälsjuka” härjade svårt bland soldaterna i inkvarteringarna, vilka saknade såväl tjänliga kläder som

tillräckligt med mat. Den 18/3 1809 uppsade den ryske befälhavaren, greve Pavel Sjuvalov, vapenstilleståndet, vilket betydde att fientligheterna kunde påbörjas efter fem dagar. Den svenske befälhavaren, general Hans Henrik Gripenberg, beslöt nu att fatta ställning vid Kalix för att bjuda motstånd. Några ytterligare strider blev det nu ej i Norrbotten. Den svenske kungen Gustav IV Adolf hade avsatts genom en statskupp iscensatt av officerskåren den 13/3 under ledning av generalmajor Carl Johan Adlercreutz och tvingades sedermera i landsflykt. Den 23/3 kapitulerade general Gripenberg med sina styrkor vid Kalix efter att ha hört om statskuppen mot kungen. Sedan Sverige den 17/9 1809 undertecknat fredsavtalet med Ryssland i Fredrikshamn och därvid avträtt hela Finland så kom gränsen länderna emellan att dras genom Muonio och Torne älv rakt igenom Västerbottens län.

I Tornedalen blev det nu att inrätta sig efter de nya förhållandena. Socknar som tidigare haft den breda älven som sammanhållande kraft kom nu att delas i två hälfter. Byarna, som ju oftast låg på båda sidor om vattnet kom att klyvas i två helt separata delar. Många gårdar förlorade något av sina ägor på östra stranden eller på holmarna ute i älven, öster om huvudfåran. Laxfiskena kom att halveras och de svenska kyrkorna fick avstå delar av sina inventarier till den ryska församlingsdelen. Nedertorneå församling exempelvis, miste sin stora stenkyrka på Björkö. Torneå stad, belägen på en udde på östra stranden, blev en rysk stad, där ryska tjänstemän och ryska militärer började styra. Den långa kustlandsvägen runt Bottenviken blev avskuren genom en riksgrens. De resande kunde emellertid fortfarande begagna sig av färjan mellan Hapaniemi majorsboställe på den svenska sidan och staden Torneå. Den ryske tsaren Alexander I höll ännu 1811 starka trupper i Finland och för att säkerställa de svenska territoriella intressena så förlades en svensk gränsbevakningstrupp i den lilla byn Haparanda, som vid denna tid omfattade åtta gårdar. Sedan den franske marskalken Jean Baptiste Bernadotte den 5/11 1811 tillträtt som regent med namnet Carl XIV Johan skedde en omorientering av den svenska utrikespolitiken. Denne insåg att ett förbund med Ryssland skulle bli till större fördel än en fred med Frankrike. Ett fördrag i enlighet med denna princip blev också verklighet 1812. Ett fördrag som också

innebar att handel och förbindelser över den nya gränsen kunde fortsättas med i stort sett samma omfattning som före kriget. Den nya förutsättningarna lockade den unge Johan, som nu tagit sig efternamnet Bergman Olson, att bege sig ut i världen för att söka försörja sig på egen hand. Som 13-årig började han sin vandring ut i livet i februari 1814 med ett matsäcksknyte på ryggen och en liten skinnpåse med ryska rubler insydd innanför västen. Dessa rubler hade hans föräldrar tjänat ihop genom mjölkförsäljning till ryska soldater som var inkvarterade hos bönder under våren och sommaren 1809 när Norrbotten var ockuperat av ryska soldater. Den första vandringen slutade i Torneå där han skrevs in i klockare Buchts skola för stadens borgares barn. Efter genomförd skolgång tog Johan Bergman Olson tjänst hos en morbror, lanthandlaren Lars Nilsson Svanberg, vilken tidigare verkat som borgare och handelsman i Torneå.

Efter fredsavtalet 1809 med Ryssland bestämdes att de som ville flytta över till den svenska sidan skulle göra detta senast till utgången av år 1815. Bland dem som begagnade sig av denna rättighet var Lars Nilsson Svanberg, vilken 1814 bosatte sig i byn Mattila i Nedertorneå socken vid Torneälvens västra strand. Denne bedrev gårdfarihandel, d.v.s. han reste runt i byar och på marknader, köpte och sålde varor. Johan Bergman Olson fick på så sätt lära sig grunderna i den yrkesbana han sedan valde. Han vann snart sin arbetsgivares förtroende och fick, innan han ens fyllt 20 år, på egen hand göra handelsresor till Stockholm.



Torneå från östra sidan av Torne älv, runt år 1800

Den 1/9 1810 delades Västerbottens län upp så att landet ovanför Pite älvdal kom att utgöra ett eget län, Norrbotten, med lagmannen Per Adolf Ekorn som landshövding. Denne insåg snart att en ny stad som ersättning för Torneå behövde anläggas i länets östra del såsom samlingsplats för handel och sjöfart. Som den lämpligaste platsen hade föreslagits en utmark tillhörig byn Nikkala benämnd Öystinkenttä, där en förträfflig hamn kunde ordnas vid sydvästra sidan av Nikkalahalvön. Den 20/5 1812 utfärdade Kungl. Maj:t en nådig kungörelse angående anläggandet av en ny stad i Norrbottens län, kallad Carl Johans stad. Lanthandlaren Lars Nilsson Svanberg tillhörde de personer som sökte och erhöll burskap (1814) i Carl Johans stad. Projektet Carl Johan stad blev emellertid aldrig förverkligat. Den 8/6 1821 kungjorde Kungl. Maj:t att den planerade Carl Johans stad skulle heta Haparanda och den 5/12 1821 kungjordes den nya köpingen Haparanda, vilken skulle ligga vid Haparanda by, där gårdarna låg utefter landsvägen ned till färjeläget. Landshövding Georg Adolf Koskull ansåg att den för Carl Johans stad utsedda platsen var så avlägsen från allmänna samfärdsleder och marken så stenbunden att det tidigare beslutet borde omprövas, och så blev det.

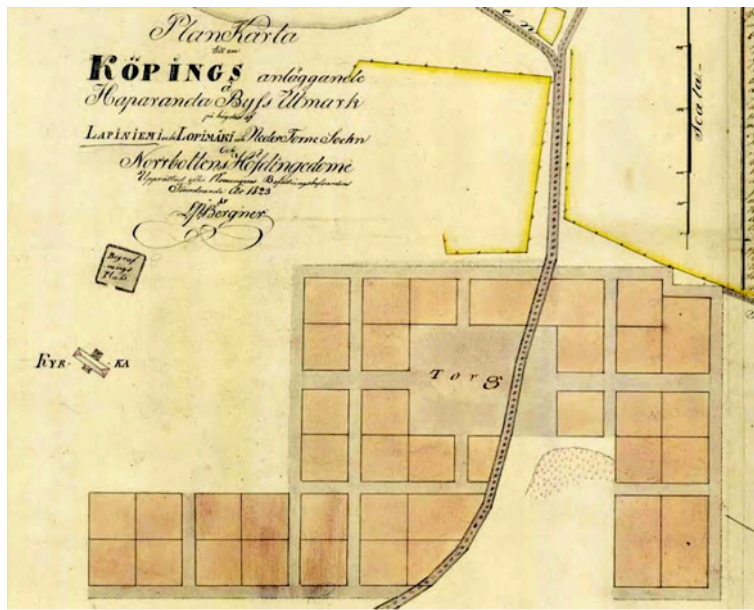
Sedan slutet av 1700-talet hade flera köpingar inrättats i Sverige. Dessa fick i allmänhet inte någon egen styrelse utan var endast avsedda som samhällen, där handel kunde äga rum på marknader eller genom bofasta handlare.

Den 9/12 1823, sökte och erhöll Johan Bergman Olson burskap som handelsman i Haparanda köping.

Han titulerades nu handelsbokhållare men inom kort var han egen företagare och titulerades grosshandlare samt bedrev handel i Stockholm. Han innehade vid denna tid skeppsvirke, bod och laxfiske samt några hemman kring Haparanda.

Den 1/3 1826 bestämde Kongl. Maj:t, att ingen skulle få handelsrättigheter i köpingen förrän platsen blivit fastställd. Vid denna tidpunkt hade 46 st. burbrev blivit utfärdade för Carl Johans stad och Haparanda köping.

Den 21/4 1827 undertecknade borgarna i Haparanda köping Anders Lythraeus, Johan Bergman Olson, Arendt Abraham Lithner, Johan Jacobsson och Nils Utterström en ansökan om att få inköpa Krooks hemman i Haparanda by för att på denna mark anlägga sin köping. Krooks hemman (uppkallat rådoch handelsmannen i Torneå Samuel Krook, vilken var ägare i början av 1700-talet) ägdes vid denna tid av vice konsuln Johan Sundell. Köpet genomfördes för ett betingat pris av 4000 riksdaler.



Plankarta för Haparanda köping 1823, källa: <http://kartorhaparanda.blogspot.se/>

Johan Bergman Olsons handelsverksamhet omfattade till en början främst skinnvaror (räv, utter m.m.) och segelduk, en verksamhet som både omfattade kortare resor i hembygden men också längre resor i lappmarken, Finland och söderut, framförallt på Stockholm. Under vistelsen i Torneå träffade han sin blivande hustru, Henrika Deutsch, dotter till läkaren (i Torneå) Henrik Deutsch och dennes hustru Sara Maria Sandberg. I februari 1826 gifte sig paret och fick med tiden åtta barn. Först ut var sonen Johan August 1827, vilken följdes av syskonen Carl (1828), Olof Robert (1832), Henrika (1834), Emanuel Wilhelm (1836), Frans August Gustaf (1837), Adolf Emil (1840) och Paul David (1845).



Johannes Rosenbrocks tavla föreställande familjen Bergman Olson omkring 1840

Blott 23 år gammal begav sig Johan Bergman Olson in i rederibranschen då han tillsammans med sin jämnåriga kollega Lars Tornberg köpte den 2 år gamla skonertbriggen Krejaren om 59 svåra läster av farbrodern Lars Nilsson Svanberg. Kompanjonerna kom att äga vardera 1/2 i fartyget.

Krejaren var byggd 1821 vid Finnholmens skeppsvarv i byn Sangis (Nederkalix socken) av furu på kravell, d.v.s. bordläggningssplankorna var fastsatta kant i kant. Bygget leddes av skeppsbyggmästaren Olof Öhman. Med skepparen Jonas Höglander (borgare i Piteå) så kom fartyget att segla mellan Haparanda och Stockholm t.o.m. 1825. De utgående lasterna utgjordes av lokala produkter såsom tjära, bräder, smör, lax, skinn m.m. och returlasterna utgjordes av främst salt och spannmål samt gods av mindre kvantiteter, vilket vanligen gick under namnet styckegods. I regel medhanns två fraktresor mellan Haparanda och Stockholm under seglationssäsongen som i regel varade från månadsskiftet maj – juni till en bit in i november.

Besättning som påmönstrade skonertbriggen Krejaren av Haparanda den 31/5 1823 i Stockholm:

Titel	Namn	Ålder	Hemort	Civilstånd	Hyra (riksdaler/månad)
Skeppare	Jonas Höglander	-	Piteå	-	
Styrman	Anders Nyberg	45	Piteå	Gift	10
Matros	C. G. Hysing	24	Stockholm	Ogift	11
Matros	Johan Ström	25	Kristianstad	Ogift	11
Matros	Jonas Åhman	21	Piteå	Ogift	10
Kock	Lars Johan Smedberg	16	Visby	Ogift	6:24

I samband med den sista resan för året 1824 rymde två man ur skonertbriggen Krejarens besättning, den 27-årige matrosen Johan Andersson från Norrköping och den 21-årige matrosen Eric Malmgren från Nyköping under vistelsen i Haparanda. De infångades emellertid snart och arresterades därstädes för stöld.

Lars Tornberg innehade sedan 1820 burskap som handelsman i köpingen Haparanda, men bosatte sig där först omkring 1836 då han låtit uppföra en gård på tomt nr. 35. Johan och Lars var jämnåriga. Det är därför högst sannolikt att de lärt känna varandra när de studerade vid klockare Buchts skola i Torneå i mitten av 1810-talet

Lars Tornberg (Larsson) var född den 24/12 1800 i Torneå och var son till handelsmannen i Torneå Lars Tornberg Johansson och dennes hustru Maria Kristina Jönsdotter Ekman.

Vintern 1825 köpte kompanjonerna ytterligare ett fartyg, galeasen Fred (eller Freden som den ibland kallades) om 66 svåra läster från Piteå. Fred var ett äldre fartyg som emellertid förbyggts ett par gånger under de senaste åren. Liksom Krejaren var Freds skrov numera uppbyggt med kravellteknik.

Även Fred insattes i den inrikes fraktfarten på Stockholm och fördes av borgaren i Piteå, Jonas Åberg.

Den 19/1 1826 skedde en märklig bytesaffär mellan kompanjonerna Bergman Olson och Tornberg å ena och grosshandlarna Fredric Niclas Rinman och Lars Rolander samt kaptenen vid kungliga flottan, Johan Rundqvist, å den andra sidan.

Bytesaffären innebar att skonertbriggen Krejaren byttes bort emot en 15 år gammal skonert, Triton, om 47 svåra läster samt en mellangift å 3.333 1/3 riksdaler banco. Skeppare Höglander övertog inför 1826 års seglationssäsong befälet på Triton, vilken liksom föregångaren användes i fraktfarten mellan Haparanda och huvudstaden. Om hösten 1828 inträffade en tragisk olyckshändelse ombord på

skonerten Triton i det att matrosen Petter Lukander föll överbord och drucknade under pågående seglation.

Inför 1826 års seglationssäsong förvärvade Johan Bergman Olson ytterligare en skeppspart, 1/3 i den 23 år gamla skonerten Realisation om 45 svåra läster. Till skillnad från föregående fartyg så var Realisation delvis ett ekbygge. Spanten var av ek men bordläggningen var av furu i likhet med de i Norrbotten byggda fartygen. Skonerten var byggd i Segersjö (Lännäs socken) vid sjön Hjälmarens södra strand. Övriga avdelar i fartyget ägdes av Haparandaborna, skepparen och handelsmannen Nils Utterström och nämndemannen Anders Eric Wasserman. Några år senare (1829) inträdde Bergman Olsons kompanjon, Lars Tornberg som delägare i fartyget då han övertagit Wassermans andel (1/3) i fartyget.

Detta fartyg kom, till skillnad från föregångarna, vid sidan om fraktresorna på Stockholm, även att segla utrikes. Till en början fördes skonerten av delägaren, skeppare Nils Utterström, vilken 1829 ersattes av skepparen Jonas Bergstedt (borgare i Piteå). Fr.o.m. 1836 fördes fartyget av skepparen Johan Lidström. Den första utrikes resan gjordes om våren 1827 då en fraktresa t.o.r. Stockholm - Arensburg (numera Kuresaare) på ön Ösel utfördes. Ytterligare fem fraktresor till utrikes orter på Östersjön utfördes åren 1830 – 1838 varav två resor gick till Lübeck samt en till Riga, Köpenhamn respektive Greifswald.

År 1827 emottog kompanjonerna Johan Bergman Olson och Lars Tornberg sitt första nybygge, galeasen Ensammen om 19 svåra läster från byn Wuonos skeppsvarv i Nedertorneå socken. Med skepparen Jonas Högländer, insattes fartyget i fraktfarten mellan Haparanda och Stockholm. 1827 fördes fartyget av skepparen O. Dahlin, vilken 1828 ersattes av Johan Högländer, 1829 av Jonas Åhman och 1830 av F. Åström.

1829 hade galeasen Fred avyttrats och detsamma skedde 1830 med skonerten Triton och galeasen Ensammen.

1830 mottog kompanjonerna Bergman Olson och Tornberg ett andra nybygge, briggen Carl August om 94 svåra läster, från Wuono skeppsvarv. Denna brigg insattes i fraktfart mellan Haparanda och Stockholm med skepparen Johan Högländer som befälhavare. På försommaren 1832 gjordes ett undantag då fartyget gjorde en fraktresa t.o.r. Umeå – Gävle med salpeter som utlast och salt, kvarnstenar och diverse varor i retur.

Sommaren 1834 utförde briggen Carl August sin första utrikes resa då denna fraktade tjära och plankor från Haparanda till Köpenhamn och återvände till Haparanda med barlast. Ytterligare en utrikes resa genomfördes i maj – juni 1836 då briggen avseglade barlastad från Stockholm till Königsberg (numera Kaliningrad) och fortsatte med råg från Königsberg till Torneå. Hösten 1836 övertogs befälet av sjökapten Carl Henrik Behrman (borgare i Stockholm), vilken ersatte Jonas Högländer eftersom denne nödgats mönstra av p.g.a. sjukdom. Carl Augusts siste befälhavare (i Johan Bergman Olson och Lars Tornbergs ägo) blev Anders Niclas Pettersson, vilken gjorde två resor med briggen sommaren 1837. Vad som hände sedan med briggen är okänt.

1834 köpte Johan Bergman Olson tillsammans med löjtnanten Magnus Fredrik Clementeoff briggen Paul Fredrik om 80 svåra läster, byggd året dessförinnan (1833) vid ett skeppsvarv beläget i byn Avan i Nederluleå socken. Clementeoffs andel övertogs året därpå (1835) av handelsmannen Lars Tornberg.



Bild på Lars Tornberg med familj, målning av Rosenbrock 1846

Paul Fredrik kom att bli det första av Johan Bergman Olsons fartyg som kom att ha Stockholm som hemort. Fr.o.m. 1834 bedrev Johan Bergman Olson sin verksamhet med Stockholm som bas och år 1835 vann han burskap som grosshandlare i Stockholm. Vid denna tid finna vi Johan Bergman Olson som delägare i en av vattensågarna i Norrbotten, Björkfors, belägen ca. 1,5 mil nordost om Kalix kyrka. Björkfors vattensåg anlades 1764 av Henric Henricius från Torneå vid Björkforsen i Sangisäven. Platsen var väl vald eftersom timmer lätt kunde flottas till sågverket, både via Sangisälven och via den närbelägna Korpikån. Stockfångsten var satt till 3.000 träd, vilket innebar att sågverksägaren hade rätt att avverka 3.000 träd (timmerråvara) på statens mark. Sågningskapaciteten angavs vara 350 st. timmer/dygn. De färdigsågade bräderna flottades nedför Sangisälven till Kilnäset och lastageplatsen Svartskär eller Sandörsund, som den också kallades. Därifrån skeppades de sågade trävarorna till in- och utrikes orter.

Efter att 1830 ha köpt en mindre andel i sågverket kom Johan Bergman Olson successivt att öka sin andel i sågverket genom köp. De övriga andelsägarna, handelsmannen i Haparanda Johan Sundell och löjnanten Magnus Fredrik Clementeoff avled 7/8 1834 respektive 18/10 1837. Av sterbhusdelägarna köpte Johan Bergman Olson bit efter bit och synes 1844 ha varit ensam ägare till anläggningen.

Briggen Paul Fredrik fördes av skepparen Jonas Åhman (borgare i Piteå) och kom både att användas i fraktfarten mellan Haparanda och Stockholm och i utrikes fraktfart, mest på Östersjön. De bägge första seglationssäsongerna seglade fartyget enbart på Stockholm men 1836 genomfördes två utrikes resor, en till Flensburg och till Köpenhamn. I samband med förstnämnda resa så inträffade ett dödsfall ombord då matrosen Adolf Åman drunknade den 6/6 1836 under fartygets vistelse i Flensburg. Två dagar senare (den 8/6) rymde kocken Andreas Rosenqvist från samma fartyg i Flensburg.



Bild på Björkfors såg med herrgård

Sommaren 1837 gjorde fartyget en utrikes resa med tjära från Stockholm till Königsberg (numera Kaliningrad) och fortsatte med korn från Königsberg till Torneå. I samband med denna resa inträffade ytterligare ett dödsfall då matrosen Tom Pålsson föll överbord och drunknade den 15/9 1837.

Påföljande vår (1838) gjorde briggen en fraktresa från Stockholm till Libau (numera Liepaja). Efter ankomsten till Libau rymde kocken Nils Melander den 20/5 1838. Utrikesresorna fortsatte sensommaren 1838 med en fraktresa till Lübeck. Den 1/5 1839 avseglade briggen Paul Fredrik från Stockholm till Köpenhamn med tjära, pottaska och bräder, fortsatte från Köpenhamn till Riga med barlast och vidare från Riga till Haparanda med råg, korn och linfrö samt kom till Haparanda i början av juli. Efter att sensommaren 1839 ha gjort en fraktresa mellan Haparanda och Lübeck så seglade fartyget enbart inrikes under 1840 års seglationssäsong. 1841 gjordes en utrikes resa till Köpenhamn. Denna följdes följande år (1842) av två utrikes resor. Den första resan gick till London och den andra till Köpenhamn. 1843 var det slutseglat i herrar Bergman Olson och Tornbergs regi då briggen såldes till Norge.

Vintern 1835 – 1836 lät Johan Bergman Olson tillsammans med sin nio år yngre bror Olof Bergman Olson bygga en brigg om 91 svåra läster vid Sandörsunds skeppsvarv, ett bygge som leddes av skeppsbyggmästaren Anders Jonsson Berglund. Johan Bergman Olsons första fartyg, skonertbriggen Krejaren, var ju också byggt i Sandörsund, men enligt dess bilbrev så kallades varvet där Krejaren byggdes för Finnholmens skeppsvarv. Namnet Finnholmen finns ännu kvar och betecknar idag en udde belägen på Sangisälvens östra strand alldeles invid älvens mynning mot Bottenviken. När detta fartyg byggdes, för snart 200 år sedan, så utgjorde Finnholmen säkert en ö eftersom ju havet då stod två meter högre än idag p.g.a. den pågående landhöjningen. Det byggdes f.ö. fartyg i Sandörsund redan på 1700-talet. Det äldsta kända bygget vid Finnholmens skeppsvarv är fregattskeppet Gustaf Adolph om 163 16/18 svåra läster byggt 1792 och vilket 1793 ägdes av Johan Simon Brändström i Stockholm. 10 år senare (1802) byggdes vid Finnholmens skeppsvarv fregattskeppet Äran om 104 99/112 svåra läster för räkning handelsmannen Anders Lythraeus i Torneå och 1816 byggdes briggen Norden om 55 svåra läster för räkning borgmästaren i Torneå J. J. Quernell och Lars Nilsson Svanberg.

I slutet av 1790-talet anlades ett glasbruk vid Sandörsund, på Kilnäset och dess fraktfartyg, snaskutan Långa Ormen, torde ha byggts här 1798 eller 1799. Det är mycket möjligt att landhöjningen gjort det

omöjligt att bygga större fartyg efter 1820-talet vid Finnholmen vilket gjorde att skeppsbyggeriverksamheten fick flyttas söderut till Kilnäset vid Sangisälvens mynning.

Sommaren 1836 var nybygget leveransklart och döptes till Henrika efter brödernas moder. Kring månadsskiftet augusti – september 1836 seglades nybygget ned till Stockholm med en last bestående av bräder och diverse varor med skepparen Jonas Bergstedt som befälhavare. Kvarlåg i Stockholm över vintern 1836 – 1837. Påföljande vår avseglade fartyget den 17/5 från Stockholm till Königsberg med barlast och fortsatte från Königsberg till Umeå med en last bestående av råg och korn. Fartyget fördes vid detta tillfälle av skepparen Anders Niclas Pettersson. Från Kalix fortsatte Henrika till Stockholm med tjära och diverse. I Stockholm byttes befälhavare. Befälet övertogs nu av skepparen Carl Henrik Behrman.

Besättning som påmönstrade briggen Henrika av Stockholm den 29/9 1837 i Stockholm:

Titel	Namn	Ålder	Hemort	Civilstånd	Hyra (riksdaler/månad)
Skeppare	Carl Henrik Behrman	-	Stockholm	-	
Styrman	Hans Lund	40	Onsala	Gift	19
Konstapel	Nils Pettersson	32	Stockholm	Ogift	16
Timmerman	Gabriel Wennberg	38	Stockholm	Ogift	17
Matros	Johan Wahlman	23	Öland	Ogift	14
Jungman	Olof Pettersson	27	Ljungby	Ogift	11
Jungman	Carl Petter Hammarström	22	Gottland	Ogift	12
Jungman	Johan Petter Svensson	24	Gottland	Ogift	12
Kock	Petter Pettersson	24	Kalmar	Ogift	12

Den 6/10 1837 avseglade Henrika från Stockholm destinerad till Venedig med bräder. Under resan genom Östersjön skedde ett dödsfall ombord då jungmannen Carl Petter Hammarström omkom, antagligen spolad överbord under svårt väder. Den 31/10 passerades Öresund och i slutet av december kom fartyget till Göteborg, antagligen för att proviantera. Någon fortsättning på resan följde inte under innevarande år utan först i slutet av april 1838, sedan Göta Älv blivit isfri, så kunde den avbrutna resan fortsättas. Den 29/6 kom fartyget till slutligen till Venedig, där den innehavda lasten lossades. Fortsatte barlastad från Venedig till Segna, en stad grundad redan under det Romerska riket (för mer än 2000 år sedan) och som numera heter Senj och ligger i Kroatien. Vid denna tid tillhörde Segna emellertid dubbelmonarkin Österrike – Ungern (grundad 1814). Då det inte gick att erhålla någon lönsam frakt i Segna så fortsatte fartyget till staden Cette (numera Seté) i södra Frankrike, varifrån en styckegodslast fraktades till Antwerpen. Från Antwerpen gick sedan Henrika barlastad till St. Ybes (numera Setubal) i södra Portugal för att inta en last bestående av salt, vin, ris och ull destinerad till hemorten Stockholm. Efter en nära två månader lång resa kom fartyget till Stockholm med sin innehavda last den 3/8 1839. Efter blott två veckors liggtid utgick fartyget åter från Stockholm (den 16/8), denna gång destinerat till Marseille med plankor och tjära. Vid denna tid (1839) hade Johan Bergman Olson köpt ett gods på Waldemars udde på Djurgårdsön i centrala Stockholm av änkan (till grosshandlare Carl Magnus Fries) Christina Nordströms arvingar och här uppfört en två våningar hög träbyggnad som tjänade som upplag för in- och utgående varor och i synnerhet som omlastningsplats för sågade bräder och andra exportvaror från Norrbotten. Den 9/12 1839 kom fartyget till Marseille och sedan bräd- och tjärlasten lossats så intogs en styckegodslast destinerad till Stettin. Stettin, som numera heter Szczecin och ligger i Polen, ingick vid denna tid i det tyska kungariket Preussen. Från

Stettin fraktades ekstäv (råvara för vid tillverkning av ekfat) till Bordeaux, barlast från Bordeaux till St. Ybes och salt från St. Ybes till Stockholm. Årstiden var emellertid alltför långt framskriden för att fartyget skulle kunna ta sig ända till Stockholm. Den 23/12 1840 passerades Öresund och ett par dagar senare anlände fartyget till Karlshamn, där det lades i vinterlag.

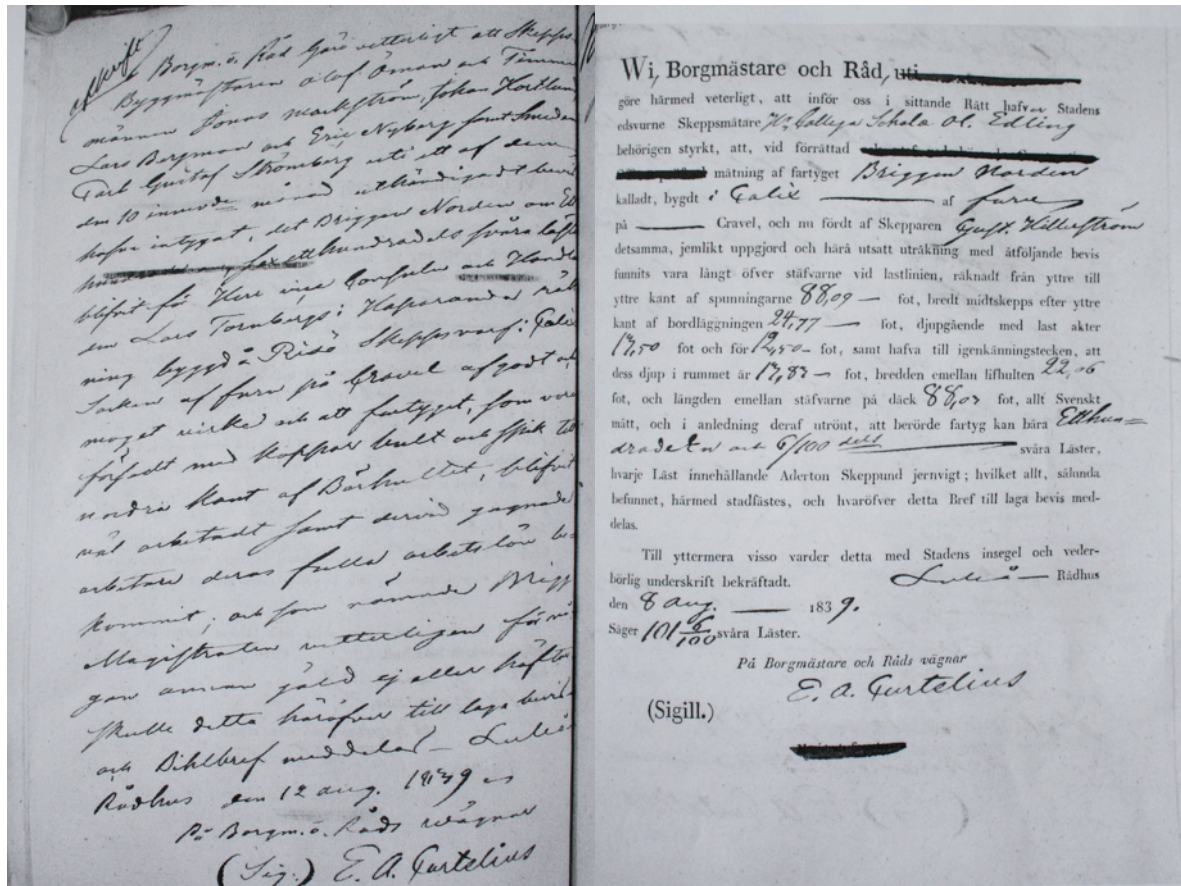
1837 eller 1838 uppsatte kompanjonerna Johan Bergman Olson och Lars Tornberg ett skeppsvarv i egen regi på Risön, vid Kalixälvens mynning, 5 km sydost om Kalix' kyrka. På varvsplatsen belägen på "Udden" uppfördes fyra stora tvåvåningsmagasin, smedja, kolbod, bagarstuga, kontor, fyra arbetarbaracker samt huset med vällingklockan där varvinspektorn bodde. Vällingklockan användes för att signalera arbetsdagens början, raster och slut.



Vällingklockan som reglerade arbetsdagen vid Risö varv. Foto Per Björkman

Där fanns även ett större spanthus. I närheten av spanthuset fanns en ränna och under denna en stor gryta med uppåtgående rör, en anläggning avsedd att genom ångkokning av plank och bräder mjuka upp dessa så att de lättare kunde böjas. Till varvets förste skeppsbyggmästare utsågs Olof Öhman, som kom att leda arbetena vid skeppsvarvet. Öhman hade lång erfarenhet av skeppsbyggeri och ledde bl.a. som tidigare nämnts bygget av herrar Bergman Olson och Tornbergs första förvärv, skonertbriggens Krejaren 1821.

Först ut vid varvet på Risön var en brigg om 94 svåra läster som sjösattes sommaren 1839 och döptes till Norden. Timmermän var Jonas Markström, Johan Hortlund, Lars Bergman och Eric Nyberg, vilka utförde det praktiska arbetet tillsammans med smeden Carl Gustaf Strömberg.



Bilbrev och mätbrev för briggen Norden



Johan Bergman Olson, cirka 1840

Med sjökapten Gustaf Hillerström som befälhavare utgick briggen hösten 1839 med en planklast från Härnösand till Marseille. Anlände den 5/12 1839 till Marseille där bordläggningen efter lossning av planklasten kopprades under vattenlinjen i syfte att minska risken för angrepp av den fruktade skeppsmasken, *Teredo navalis*. I slutet av februari 1840 var detta arbete klart varefter fartyget intog en last bestående av vin och styckegods destinerad till Bahia (numera Salvador) i Brasilien. Från Bahia

återvända Norden till Europa med en sockerlast som lossades i Hamburg i september 1840. Från Hamburg fortsatte fartyget med barlast till Lissabon, salt från Lissabon till Rio de Janeiro, kaffe från Rio de Janeiro till Hamburg och barlast från Hamburg till Stockholm, dit fartyget kom den 1/9 1841.

1840

Vintern 1840 köpte Johan Bergman Olson 1/3 i den nybyggda skonerten Helena om 114 svåra läster, vilken vid inköpstillfället låg i vinterlag i Göteborg. Fartyget var f.ö. byggt vid ett tillfälligt uppbyggt skeppsvarv i Johan Bergman Olsons födelseby, Näsbyn, föregående år (1839) under ledning av skeppsbyggmästraren Olof Öhman för räkning handelsmännen i Haparanda Chrispin Lindberg och Pehr Svanberg. Chrispin Lindberg var f.ö. gift med Johan Bergman Olsons lillasyster Catharina Helena Bergman. Efter köpet ägdes fartyget av sistnämnde Svanberg, Johan Bergman Olson och victualiehandelsbolaget i Stockholm And. Enblom & Co.- med 1/3 vardera i fartyget.

Med skepparen Petter Wolrath Neuman (borgare i Malmö) som befälhavare utklarades fartyget den 19/3 1840 från Göteborg destinerat till staden Philippeville (numera Skikda i Algeriet) med en last bestående av plankor och sparrar. Sedan trävarulasten lossats i Philippeville fortsatte fartyget barlastat till salthamnen Torrevieja i södra Spanien.

Torrevieja, kan nämnas, var en av de populäraste av saltlastageplatserna vid Medelhavet. Saltet här höll så gott som alltid god kvalitet. Saltet fanns tillgängligt under alla årstider och betingade ett fast pris, 4 pesos Courant per modin. En modin motsvarade ungefär 1 m³. Saltpriset i Torrevieja hade legat på samma nivå sedan mitten av 1700-talet. Till skillnad från de flesta andra platser där saltutvinning sker så utvinns saltet i Torrevieja inte ur havsvatten utan istället från den havsnära sjön Laguna Rosa, där salthalten ligger på 15 – 18 %. Sjön gör verkligen skäl för dess namn. I sjön Laguna Rosa finns nämligen en encellig alg, *Dunaliella salina*, vilken har pigment från bakterien *Halobacterium* som är rosa och ger sjön dess unika färg. Spanien har under de senaste hundra tusen åren genomgått inte mindre än fem istider. Under dessa tusentals år av geologiska förändringar bildades stora koncentrationer av salt i jorden i det område där Laguna Rosa ligger och därmed skapat de förutsättningar som präglat området idag.

Under 1700- och 1800-talet hackade och grävde saltarbetarna loss saltbitar från sjöns botten, bitar som sedan lastades i båtar och roddes in till saltsjöns strand. Saltet behandlades sedan och lades upp i stora salthögar samt fraktades av kärror dragna av hästar eller åsnor till stadens lastageplats, Eras de la Sal. Då en naturlig hamn saknades i Torrevieja så fick skeppen förankras ute på redde, saltet roddes ut till skeppen av arbetare, hissades upp och överfördes till lastrummen. I Torrevieja lastades salt och den 31/5 1840 utklarade Helena i grannstaden Alicante destinerad till Stockholm med saltlasten och anlände till Stockholm den 20/7. Efter lossning av saltlasten fortsatte fartyget till Kalix där det tacklades om till brigg vid Risö skeppsvarv.

Under loppet av 1840 levererades inte mindre än två nybyggen från Risö skeppsvarv för räkning herrarnas Bergman Olson och Tornberg. Först ut var en brigg om 77 svåra läster som sjösattes under sensvåren eller försommaren 1840 och döptes till Swea. Timmermän vid detta bygge var Jonas Markström, Lars Bergman, Lars Lindahl och Nils Olof Resén.

Med skepparen J. L. Bengtson (borgare i Norrköping) som befälhavare avseglade fartyget hösten 1840 till Marseille (klarade i Haparanda) med en last bestående av stångjärn, plankor och tjära och anlände den 10/1 1841 till Marseille, där den innehavda lasten lossades. Liksom föregångaren Norden så genomgick även Swea koppling i Marseille. Detta arbete var genomfört i slutet av mars, varefter barlast intogs och fartyget avseglade den 11/4 till Ilha do Sal (Cap Verde-öarna) för att lasta salt på Rio de Janeiro. Den 5/7 1841 anlände fartyget till Rio de Janeiro med sin saltlast, vilken lossades och ersattes med en last bestående av kaffe och socker destinerad till Cowes, en orderplats belägen på norra delen av ön Isle of Wight, för vidare order om lossningsplats. I Cowes erhöles order om att lossa kaffelasten i Amsterdam, dit fartyget kom den 22/2 1842. Fortsatte den 22/3 från Amsterdam till Triest med delar av den från Rio de Janeiro intagna lasten och vidare med barlast från Triest till Trapani och salt från Trapani till Helsingör för vidare order. Saltlasten lossades sedermera i Haparanda i september 1842.

Det andra nybygget, en brigg om 78 svåra läster, döptes till Risö. Som timmermän vid bygget av briggen Risö tjänstgjorde Jonas Markström, Lars Bergman och Nils Olof Resén. I september 1840 gjorde briggen Risö sin första resa från Sandörsunds lastageplats till Stockholm med tjära och viktualier med skepparen Johan Lidström (borgare i Piteå) som befälhavare. Till skillnad från Swea var inte Risö avsedd för långväga fraktfart till exotiska länder och kopprades därför inte. Risö kom huvudsakligen att segla mellan Kalix/Haparanda och Stockholm men gjorde emellanåt även resor till utrikes orter.



Briggen Risö målad av J. Petersen 1841

1841

Briggen Henrika fortsatte från Karlshamn, sedan vintern släppt sitt grepp över Östersjön, Bottenhavet och Bottenviken till Haparanda med saltlasten. Från Haparanda avseglade fartyget omkring månadsskiftet juli – augusti till Cette med en last bestående av tjära och plankor och kom till sistnämnda ort den 6/11. Från Cette fraktades svavel m.m. till Rotterdam, barlast från Rotterdam till St. Ybes och salt från St. Ybes till Stockholm och kom till sistnämnda ort den 25/10 samt kvarlåg där över vintern.

Skepparen Johan Wilhelm Utterström (borgare i Stockholm) övertog befälet på briggen Norden då fartyget kommit till Stockholm i början av september 1841. Den 13/9 avseglade fartyget från Stockholm direkt till Rio de Janeiro med en last bestående bräder, tjära och spiror och framkom till Rio den 22/2 1842 efter en drygt fyra månader lång resa. Efter lossning av den innehavda lasten så lastades kaffe och med denna last avseglade fartyget till Hamburg och fortsatte därefter barlastat till Stockholm, dit fartyget kom den 1/9 1842.

Sensommaren 1842 avseglade Helena, som omtacklats från skonert till brigg, från Kalix till Haparanda för klarering och därifrån vidare till Marseille med en last bestående av tjära, stångjärn och

plankor. Fortsatte från Marseille till Cowes (för order) med linoljekakor, en last som sedermera lossades i London i januari 1842. Gick sedan barlastad till Lissabon för att lasta salt och vin på Stockholm och kom till sistnämnda ort för att lossa i mitten av juni 1842.



Teckning med fyra skeppsvarv i Nederkalix markerade

1842

Efter leveranserna av de bägge briggarna 1840 påbörjade skeppsbyggmästare Öhman ett fjärde nybygge för räkning kompanjonerna Johan Bergman Olson och Lars Tornberg, ett barkskepp om 132 svåra läster, vid Risö skeppsvarv. Detta fartyg sjösattes sommaren 1842 och döptes till Haparanda.

Timmermän vid bygget av skeppet Haparanda var Lars Bergström, Nils Olof Resén, C. F. Åkerström, Johan Jacob Öhman och Olaus Lindström. Haparanda var försedd med 10 st. kanoner. Tanken med dessa var att de skulle kunna komma till användning och skeppet blev anfallet av sjörövare.

Med skepparen Johan Wilhelm Utterström som befälhavare avseglade Haparanda i början av oktober 1842 från Sandörsunds lastageplats med en last bestående av bräder, bjälkar, tjära och spiror destinerad till Marseille. Den 6/11 passerades Öresund och den 3/2 1843, efter en drygt fem månader lång resa anlände skeppet till Marseille. Sedan lasten lossats i Marseille i början av februari 1843 så genomgick Haparanda koppling inför kommande långresor i tropiska farvatten. Från Marseille avseglade skeppet barlastat den 23/5 från Marseille till den lilla franska hamnen Port Vendres, belägen alldeles invid gränsen mot Spanien för att där inta en last bestående av vin och vegetabilisk olja, destinerad till Pernambuco (numera Recife) i Brasilien. Kom den 1/1 1844 till Pernambuco där den innehavda lasten lossades och istället intogs en last bestående av socker, destinerad till Trieste. Avseglade från Pernambuco den 3/2 och kom till Trieste den 12/4 1844. Från Trieste gick Haparanda lastad med trävaror till Marseille. I Marseille befraktades skeppet att dit frakta spannmål (vete) från Odessa. Avseglade den 3/7 1844 från Marseille och var tillbaka i Marseille den 23/11. Sedan vetelasten lossats så intogs en last bestående av oljekakor destinerad till Falmouth, en orderhamn med ypperliga förutsättningar för ankring genom att skeppen här var skyddade från hård vind från i stort sett alla vindriktningar. Kom den 26/2 1845 till Falmouth och erhöll där order om att lossa lasten i London. Fortsatte barlastad till Newcastle, varifrån en last bestående av stenkol fraktades till Messina på ön Sicilien. Kom den 21/4 till Messina och sedan stenkollasten lossats så gick skeppet barlastat till Trapani, en exporthamn för salt längre västerut på samma ö. Kom den 23/9 till Trapani och den 11/10 avseglade Haparanda från Trapani destinerad till Stockholm med salt. Om aftonen den 1/11 1845, då skeppet befann sig i Engelska Kanalen, omkring 10 mil från Portland kolliderade skeppet med en brigg varvid fockmast, bogspröt, galjon m.m. förlorades och andra sjöskador erhöles. Påföljande dag inbogserades haveristen till Dartmouth, där erhållna skador reparerades provisoriskt. Den 6/12 kunde den avbrutna resan återupptas, den 15/12 passerades Öresund och den 23/12 anlände fartyget till Furusund i Stockholms skärgård. Vintern 1845 – 1846 var mild så det gick denna gång bra att ta sig så här långt, men att segla in till huvudstaden genom Stockholms skärgård så här långt in på vintern var

inte att rekommendera. Skeppare Utterström lät därför telegrafera till Stockholm efter bogserbåt. Inbogserades därefter av ångaren Hercules och kom den 29/12 till Stockholm.

1842 köpte Johan Bergman Olson 1/2 i skonerten Maria om 46 svåra läster av lanthandlaren Hans Petter Rutqvist i Luleå Gammelstad. Detta fartyg var byggt 1840 på Tomholmen, en ö i Lule älv belägen i höjd med Gammelstad. Varvet kallades Sophie varv och ägdes av lanthandlaren i Luleå – Gammelstad, Hans Petter Rutqvist. Skeppsbyggmästare vid detta bygge var Erik Anton Löfgren. Övriga delägare i detta fartyg (efter köpet 1842) var handelsmännen i Haparanda Eric Asplund (1/3) och Fale Burman (1/6). Maria fördes till en början av skepparen Lars Henric Nordberg (borgare i Luleå) och användes främst i den inrikes fraktfarten mellan Haparanda och Stockholm, åtminstone till en början.

Briggen Norden utgick den 7/6 1842 från Stockholm till Haparanda för att lasta tjära och ved på London. Befälet ombord hade nu övertagits av skepparen J. C. Gardtz (borgare i Ystad). Som styrman ombord på Norden mönstrade Edvard Edler, men denne mönstrade av när fartyget kom till Helsingör i mitten av augusti 1842 och ersattes av den 36-årige styrmannen M. G. Laurell. Den 7/9 kom fartyget till London och återvände därifrån barlastat till Stockholm, dit briggen kom den 25/10.

Utgick ånyo från Stockholm den 17/11 1842. Denna gång var fartyget destinerat till Rio de Janeiro med bräder och spiror och anlände till Rio den 23/2 1843. Efter 4 1/2 månaders liggtid i Rio återvände briggen den 5/7 till Europa med en last bestående av kaffe och hudar. Under hemresan avled skeppare Gardtz varvid befälet övertogs av den tidigare nämnde styrmannen M. G. Laurell. Skeppare Gardtz hade förmodligen drabbats av någon av de tropiska sjukdomar som härjade i Rio-trakten vid denna tid.

Den 5/11 anlände Norden till Hamburg och fortsatte därifrån till Stockholm med en styckegodslast. Anlände till Stockholm den 23/11 och kvarlåg där över vintern.

Hösten 1842 avseglade briggen Helena från Haparanda till Marseille med en last bestående av plankor, järn och bjälkar. Anlände till Marseille den 15/1 1843 och fortsatte därifrån barlastad till Cadiz (i södra Spanien) för att lasta salt och vin på New York. Kom till New York den 6/7 och fortsatte från New York till Amsterdam med tran och pottaska (kaliumkarbonat). Från Amsterdam fraktades socker till Trieste och vidare med ekstäv. Efter det att lastkomplettering skett i Segna så gick färden till Marseille, dit fartyget kom den 31/5 1844. Sedan lasten lossats så gick Helena barlastad till Trapani för att lasta salt på Stockholm och anlände till sistnämnda ort den 7/10 1844.

Briggen Swea utgick i oktober 1842 från Haparanda destinerad till Rio de Janeiro med en last bestående av bräder, tjära och spiror. Den 5/11 passerades Öresund och den 22/1 1843 anlände fartyget till Rio de Janeiro. Resan över Atlanten gick förhållandevis snabbt och lyckosamt men vistelsen i Rio de Janeiro var inte lika lyckosam. Frakterna låg i botten, troligen p.g.a. dåligt utbud av fraktgods och det dröjde flera månader innan någon frakt till antagligt pris kunde erhållas. Den 2/6 kunde emellertid fartyget utklareras från Rio de Janeiro med en last bestående av kaffe och hudar till Cowes för order. Efter ankomsten till Cowes erhöles order att lossa den innehavda lasten i Hamburg. Under resan genom Engelska Kanalen så omkom en av briggens lättmatroser, den 25-årige Kalixbon E. Wallstein. Den 28/8 anlände fartyget till Hamburg. Lasten från Rio de Janeiro lossades därstädes och istället intogs barlast och lite styckegods och med denna last avseglade fartyget till Stockholm den 22/9.

Ytterligare ett dödsfall ombord inträffade den 27/10, då den 30-årige matrosen Olof Forsman (från Piteå) avled. Den 13/11 1843 kom briggen Swea till Stockholm.

1843

Sommaren 1843 köpte Johan Bergman Olson den 46 år gamla briggen Thetis om 76 svåra läster från handelsbolaget F. N. Rinman & Son i Stockholm. Med skepparen Olof Abraham Sundberg (borgare i Luleå) som befälhavare insattes fartyget i fraktfarten mellan Kalix och Stockholm.



Rio de Janeiro ca. 1840. Målning av Alessandro Ciccarelli

Briggen Henrika avseglade den 7/6 1843 från Stockholm till Kalix med styckegods och fortsatte från Kalix till London med en last bestående av tjära och ved samt återvände till Stockholm med en styckegodslast. Kom till Stockholm den 20/10 och utklarade åter från Stockholm den 28/11, denna gång destinerad till Marseille med bräder, stångjärn och plankor. Den långt framskridna årstiden satte emellertid stopp för dessa planer och resan kunde inte fortsättas förrän i slutet av april påföljande år, 1844. Den 31/5 kom fartyget till Marseille. Järn- och trävarulasten lossades där och istället intogs en last bestående av frukt, tvål, krapp m.m. destinerad till New York. Avseglade den 13/7 från Marseille och anlände till New York den 2/11. Den långa restiden tyder på att de haft en besvärlig motvind under resan. Sedan den innehavda lasten lossats så fortsatte fartyget barlastat till Tabasco (i Mexico) för att lasta styckegods (förmodligen färgträd m.m.) på Europa. Återresan över Atlanten blev synnerligen dramatisk. Svåra orkanartade byar ledde till att många segel slets sönder och att bägge masterna gick överbord. Med hjälp av nödmaster som förfärdigats av virke ombord lyckades det emellertid besättningen att ta fartyget till Cadiz där lasten lossades och en ny rigg kunde monteras innan resan kunde fortsättas. I början av juli 1845 kunde en ny last, bestående av salt och styckegods, intas i Cadiz och den 23/7 avseglade fartyget från Cadiz till Stockholm med den intagna lasten samt kom till sistnämnda ort den 7/10. Efter genomförd lossning av lasten lades fartyget i vinterlag i Stockholm.

1843 övertogs befälet på briggen Risö av skepparen Johan Åhman. Denne avseglade i slutet av juni 1843 från Haparanda till Hull med en last bestående av tjära och återvände till Haparanda med en last bestående av bomullsgarn och stenkol. Sedan lasten lossats i Haparanda fortsatte fartyget med en styckegodslast till Stockholm där briggen lades i vinterlag.

1844 övertogs befälet ombord på briggen Norden av den 24-årige sjökaptenen Johan Paulus Romare, bosatt i Torekov, men borgare i Laholm. Denne man kom att föra skutor åt Johan Bergman Olson i inte mindre än 21 år!



Kapten Johan Paulus Romare

Den första resan för året gick från Stockholm till Haparanda med styckegods. Därefter blev det en resa från Haparanda till London med tjära och med barlast från London till London. Resorna fortsatte med järn, plankor och tjära från Stockholm till Marseille och slutligen styckegods i retur till Stockholm från Marseille. Återkom den 8/7 1845 till Stockholm med styckegodslasten från Marseille.

Briggen Risö gjorde under året en utrikes resa, t.o.r. Haparanda – London med tjära som utlast och styckegods i retur. Liksom föregående år lades briggen Risö i vinterlag i Stockholm.

Den 18/5 1844 utgick briggen Swea från Stockholm till Lissabon med en last bestående av järnplåtar, tjära, spiror, bärlingar, saltskopor, spakämnen och plankor. Anlände den 13/6 till Lissabon och fortsatte den 18/7 med en styckegodslast från Lissabon till Rio de Janeiro. Den 5/9, efter halvannan månads resa över Atlanten, anlände fartyget till Rio de Janeiro. Under liggtiden i Rio de Janeiro avled

den 28-årige matrosen A. J. Nyberg från Visby i någon tropisk sjukdom och dessutom rymde jungmännen Dardahl (16 år, från Jämtland) och Thure Rydberg (18 år, från Stockholm) den 11/10 1844. Den 16/11 avseglade fartyget från Rio de Janeiro till Antwerpen med kaffe och hudar och vidare från Antwerpen till Newcastle med barlast. I Newcastle ersattes barlasten med stenkol och den 19/4 1845 avseglade fartyget från Newcastle till Roms hamnstad Civita Vecchia, dit briggen anlände den 23/5. Fortsatte den 17/6 från Civita Vecchia till Trapani med barlast och anlände till Trapani den 21/6. Här skedde ytterligare en rymning då den 23-årige kocken N. J. Sjögren från Öland den 4/7 rymde från fartyget. Den 6/7 avseglade Swea från Trapani till Helsingör (för order) med en saltlast, vilken sedermera lossades i Haparanda i september 1845.

1845

I augusti 1845 köpte Johan Bergman Olson briggen Orest om 154 svåra läster från Törefors Bruks intressenter, företrädna av grosshandlaren i Stockholm Abraham Rydberg. Briggen Orest, som var kopparfast och tidigare gjort flera resor på Sydamerika, avseglade den 30/9 1845 från Stockholm till Marseille med plankor, järn och stål med den 38-årige underofficeraren vid Kungliga flottan Petter Edvard Sjöström (borgare i Stockholm) som befälhavare. Från Marseille fortsatte fartyget med barlast och styckegods till Cette för lastkomplettering (intog en vinlast) och seglade sedan till Hamburg med denna last, varefter fartyget återvände till Stockholm med barlast. Den 7/7 1846 var briggen Orest tillbaka i Stockholm.

I september 1845 köpte Johan Bergman Olson 1/5 i briggen Fru Charlotta om 173 svåra läster och byggd 1841 i Axmar. Övriga andelar i sistnämnda brigg ägdes av victualiehandlaren i Stockholm Anders Gustaf Eblom (3/5) och handelsmannen i Norrköping Carl Olof Eschelsson (1/5).

Briggen Fru Charlotta, som fördes av sjökapten Olof Lindström (borgare i Stockholm), avseglade den 26/9 1845 från Stockholm till Rio de Janeiro med en last bestående av bräder och tjära. Efter en drygt två månader lång resa anlände fartyget den 1/12 till Rio de Janeiro och fortsatte efter lossning av innehavd last till Bahia för att där lasta socker på Stettin (numera Szczecin). Anlände den 7/5 1846 till Stettin och återvände därifrån hem till Stockholm med en vetelast, vilken lossades i Stockholm i juni 1846. Därefter såldes fartyget till ett rederi i Göteborg.

1845 försågs briggen Thetis, som dittills enbart seglat inrikes mellan Kalix och Stockholm med fribrev för utrikes resa. Det blev två resor till London (från Stockholm). Vid den första resan fraktades tjära och ved och returlasten utgjordes av te, bomull och sågblad. Vid den andra resan utgjordes utlasten av bräder, tjära och ved och returlasten utgjordes av svavel, flintsten och koltjärä. Efter att ha legat i Stockholm över vintern 1845 – 1846 såldes fartyget till Norge.

Briggen Risö gjorde 1845 en utrikes resa till Harwich, en uthamn till London med ved, järn och bräder från Stockholm och återvände barlastad från Harwich till Haparanda. Liksom föregående vinter låg Risö i Stockholm över vintern.

Briggen Swea avseglade i oktober 1845 från Haparanda till Gibraltar (för vidare order) med en last bestående av bjälkar, plankor, tjära och sparrar, en last som sedermera lossades i Marseille i slutet av mars 1846. Fortsatte barlastad från Marseille till Trapani för att lasta salt på Helsingör för order. Denna last lossades i Haparanda i början av september 1846.

Briggen Norden avseglade den 5/8 1845 från Stockholm till Rio de Janeiro med stångjärn, bräder och tjära. Anlände till Rio de Janeiro den 24/10 och fortsatte därifrån med delar av lasten (stångjärnet) till Bahia. Sedan stångjärnslasten lossats i Bahia återvände fartyget till Stockholm med en last bestående av socker och kaffe och anlände med denna last till Stockholm den 1/5 1846.

1846

Briggen Henrika avseglade den 8/5 1846 från Stockholm till Lissabon med plankor, spak- och årämmen samt bärlingar. Fortsatte från Lissabon till St. Petersburg med vin och kork, spannmål från St. Petersburg till Havre, barlast från Havre till St. Ybes samt salt från St. Ybes till Stockholm. Kom den

5/11 1847 till Stockholm och kvarlåg där över vintern. Vintern 1847 – 1848 kopprades briggen Henrikas skrov, ett arbete som förmodligen skedde vid Djurgårdsvarvet i Stockholm.

Befälet på briggen Norden övertogs 1846 av skepparen Gustaf Bergenstråle (borgare i Stockholm). Den 5/6 1846 avseglade fartyget från Stockholm till Marseille med plankor. Sedan trävarulasten lossats så gick briggen barlastad till saltexporthamnen Port Vendres, belägen invid den franska gränsen mot Spanien. Den i Port Vendres intagna saltlasten lossades i Rio de Janeiro i slutet av november 1846. Fortsatte den 12/12 barlastad till Bahia för att lasta socker och kaffe på Stockholm och kom till sistnämnda ort den 21/5 1847.

Med inspiration från USA växte under första hälften av 1800-talet en organiserad nykterhetsrörelse fram i Sverige. Svenska Nykterhetssällskapet (grundat 1837) satsade på spridning av kunskap om de negativa sidorna av bruket av alkoholhaltiga drycker. Sällskapet arrangerade offentliga möten där talare spred ut nykterhetsinformation, exempelvis i form av tidningar. Budskapet nådde så småningom rederibranschen, sjöbefälen och sjömännen. Ett sätt att få sjömännen att avstå från nyttjandet av sprit ombord var att locka med extra hyra (lön) om dessa avstod från brännvin under den tid de tjänstgjorde ombord. Den förste av Johan Bergman Olsons befälhavare att anamma detta var skepparen Carl Johan Lindblom, vilken 1846 övertagit befälet på briggen Risö. I samband med påmönstringen av besättning i Stockholm den 3/6 1846 så avtalade denne med sin besättning (sju man) att dessa skulle erhålla 1 riksdaler banco i hyra/månad utöver sin ordinarie hyra emot att de avstod ifrån brännvin under seglationssäsongen, att utbetalas vid avmönstringen efter seglationssäsongens slut.

Besättning som påmönstrade briggen Risö av Stockholm den 3/6 1846 i Stockholm:

Titel	Namn	Ålder	Hemort	Civilstånd
Skeppare	Carl Johan Lindblom	39	Stockholm	-
Styrman	Otto August Carlstén	21	Västervik	Ogift
Konstapel	J. L. Åkerström	20	Uppland	Ogift
Timmerman	P. Friberg	42	Gottland	Gift
Matros	Johan Bergström	50	Stockholm	Gift
Matros	C. J. Carlstedt	50	Stockholm	Gift
Matros	J. L. Ambrosiani	17	Stockholm	Ogift
Kock	M. Österberg	19	Gottland	Ogift

Näste befälhavare att nyttja systemet med s.k. brännvinsspenningar var skepparen Olof Lindström, vilken i augusti 1846 ersatte Petter Edvard Sjöström som befälhavare på briggen Orest. Då denne den 10/8 1846 mönstrade besättning i Stockholm så överenskomms med besättningen på samma sätt, d.v.s. att om denna inte erhöll spirituosa av något slag under hela resan så skulle varje man erhålla 1 riksdaler banco/månad utöver hyran vid återkomsten till Stockholm. Den 19/8 avseglade briggen med sin 11 man starka besättning från Stockholm till Rio de Janeiro med en last bestående av järn, bräder, beck, stål och tomma kaffesäckar. Lite drygt två månader senare, den 27/10, kom fartyget till Rio de Janeiro. Under överresan gick den 24-årige matrosen Georg Brink från Helsingborg överbord och omkom den 11/9. Sedan lasten (från Stockholm) lossats så intogs barlast och den 21/11 avseglade fartyget från Rio de Janeiro och kom till Bahia den 13/12. I Bahia lastades socker, kakao och hudar på Stockholm och den 4/3 1847 avseglade fartyget från Bahia och kom den 22/5 till Stockholm.

Briggen Helena genomgick befälhavarebyte 1846. P. W. Neuman ersattes av skepparen Olof Abraham Sundberg (borgare i Luleå). Den 20/5 1846 avseglade fartyget från Stockholm till Marseille med

plankor. Efter lossning av lasten så befraktades briggen att frakta en last medvete från Odessa till Marseille. Avseglade den 21/9 1846 från Marseille och var tillbaka i Marseille den 5/5 1847. Lasten lossades emellertid inte i Marseille utan fartyget beordrades istället att fortsätta till Falmouth för order om vidare lossningsort. Den innehavda vetelasten lossades slutligen i slutet av juli i London. I London befraktades briggen att frakta spannmål från Alexandria till Falmouth för order. Även denna last lossades i London i slutet av februari 1848. Sedan spannmålslasten lossats intogs en styckegodslast destinerad till Stockholm bestående av bl.a. indigo, cochenill, muskot, kardemumma och ull. Avseglade den 28/4 från London och kom till Stockholm den 16/5.

Briggen Swea avseglade i augusti 1846 från Haparanda till Rio de Janeiro med bräder och tjära samt kom den 27/11 till Rio de Janeiro. Fortsatte barlastad från Rio de Janeiro till Bahia och vidare från Bahia till Stockholm med socker och kaffe. Den 10/6 1847 anlände briggen Swea till Stockholm med sin last från Bahia.

Även barkskeppet Haparanda genomgick befälhavarebyte 1846 varvid C.J. Lindblom ersattes av Nordens förra befälhavare J. P. Romare. Den 26/6 1846 avseglade skeppet från Stockholm till Marseille med en last bestående av plankor, järn, bjälkar och tjära. Från Marseille fortsatte Haparanda barlastad till Bahia och vidare från Bahia till Stockholm med en last bestående av socker och styckegods. Via Göteborg kom fartyget till Stockholm den 17/6 1847.

1847

Den 6/7 1847 avseglade briggen Norden från Stockholm till New York med en last bestående av järn och anlände den 13/9 till New York. Vid denna tid hade ryktet spritt sig till allmänheten i Europa att man hittat guld i Kalifornien och detta rykte drabbade skeppare Bergenstråle svårt ty under uppehållet i New York rymde inte mindre än 8 man ur den 11 man starka besättningen. De som rymde var den 26-åriga konstapeln M. L. Briant från Gotland, den 40-åriga timmermannen Fredrik Engström från Gotland, den 42-åriga båtsmannen Anders Wisselqvist från Stockholm, den 26-åriga matrosen matrosen Anders Backman från Stockholm, den 22-åriga matrosen Walfrid Béen från Helsingborg, den 19-åriga jungmannen Ferdinand Lindstedt från Stockholm, den 17-åriga jungmannen Anders Wilhelm Retzius från Stockholm samt den 23-åriga kocken Petter Jönsson från Sölvesborg. Skeppare Bergenstråle fick nu gräva djupt i plånboken och lyckades efter visst besvär rekrytera sex nya besättningsmän, innefattande bl.a. en dansk jungman och en amerikansk kock. Den 1/10 avseglade fartyget barlastat från New York till Baltimore varifrån en styckegodslast fraktades till Montevideo. Då någon ny frakt inte gick att erhålla i Montevideo så fortsatte fartyget efter skedd lossning till Rio de Janeiro, dit det kom i början av maj 1848. I Rio befraktades Norden att återvända till New York med en kaffelast och därefter blev det en ny resa över Atlanten med en last bestående av bomull, mahogny, risgryn och tobak, en last som lossades i Stockholm i början av november 1848, varefter fartyget lades i vinterlag i Stockholm.

Efter att enbart ha seglat inrikes under loppet av år 1846 genomförde skeppare Lindblom under 1847 en utrikes resa med briggen Risö. Den 6/5 avseglade fartyget från Stockholm till Amsterdam med en råglast, vilken följdes av en barlastresa från Amsterdam till Lissabon och en saltfrakt från Lissabon till Stockholm. Sedan saltlasten lossats i Stockholm gjordes en fraktesa t.o.r. Stockholm – Haparanda, varefter briggen lades i vinterlag i Stockholm.

Briggen Swea utgick den 16/7 1847 från Stockholm till Kalix, där en last bestående av järn, bjälkar och tjära intogs och med vilken last briggen avseglade från Kalix i slutet av augusti destinerad till Marseille. Den 27/11 kom Swea till Marseille och kvarlåg där över nyår. Då det för tillfället inte gick att erhålla någon lönsam frakt i Marseille så avseglade fartyget i mars 1848 barlastat till Hamburg i hopp om att där finna lönsamma frakter. Så blev dock inte fallet utan fartyget nödgades fortsätta till Newcastle där en stenkolslast (destinerad till Neapel) intogs och den 16/6 avseglade briggen och anlände den 8/8 till Neapel. Därpå följde en barlastresa till Trapani. I Trapani intogs en saltlast destinerad till Helsingör (för order). Saltlasten lossades sedermera i Haparanda i november 1848.

Barkskeppet Haparanda avseglade den 10/7 1847 från Stockholm till Kalix med styckegods. I Kalix lossades styckegodslasten och istället intogs en last bestående av tjära och ved destinerad till London.

Från London gick Haparanda barlastad till Newcastle för att lasta stenkol på Marseille och kom den 11/2 1848 till sistnämnda ort. Sedan stenkolslasten lossats så följde en barlastresa till Cette för att lasta salt och vin på Stockholm. Den 13/6 1848 anlände skeppet till Stockholm med den innehavda lasten.

1847 förseddes skonerten Maria med sitt första fribrev i Johan Bergman Olsons ägo och avseglade den 5/5 1847 från Stockholm till London med tjära, bräder samt ved samt återvände från London med en last bestående av bomullsgarn som lossades i Haparanda i slutet av juli. Under hösten 1847 genomfördes en resa t.o.r. Haparanda – Stockholm innan fartyget genomförde en sista resa för året mellan Haparanda och Stockholm i november – december med smör och lax. Fartyget anlände till Stockholm den 15/12 och lades där i vinterlag.

Briggen Orest avseglade den 31/7 1847 från Stockholm till New York med järn. I samband med mönstringen hade skeppare Lindström med besättningen överenskommit om utbetalning av 1 riksdaler banco extra i hyra/månad till var och en av besättningsmännen vid avmönstring om dessa avstod från bruk av spirituosa under resan och därutöver 2 riksdaler/månad om ingen ur besättningen rymde under resan. Sistnämnda belopp behövde emellertid skeppare Lindström inte utbetala. Sedan briggen den 18/10 anlönt till New York så rymde den 26-årige matrosen E. M. Söderberg från Stockholm och den 16-årige matrosen B. N. F. Stålhammar från Karlshamn. Sedan en ny last (bestående av ekstäv, d.v.s. råvara till vinfatstillverkning) intagits och besättningen kompletterats så avseglade fartyget den 19/11 till Lissabon och anlände till Lissabon den 21/12. Från Lissabon fortsatte Orest till Bahia med salt och vin. Därefter återvände fartyget till Stockholm med en last bestående av socker och hudar och kom till Stockholm den 11/7 1848.

1848

Briggen Henrika avseglade den 26/4 1848 från Stockholm till Lissabon med stål och plankor och återvände till Stockholm med salt, vin och kork. Sedan denna last lossats i Stockholm följde en resa t.o.r. Stockholm – Kalix med salt och diverse som utlast och tjära, bräder och diverse varor i retur, varefter fartyget lades upp för vintern i Stockholm.

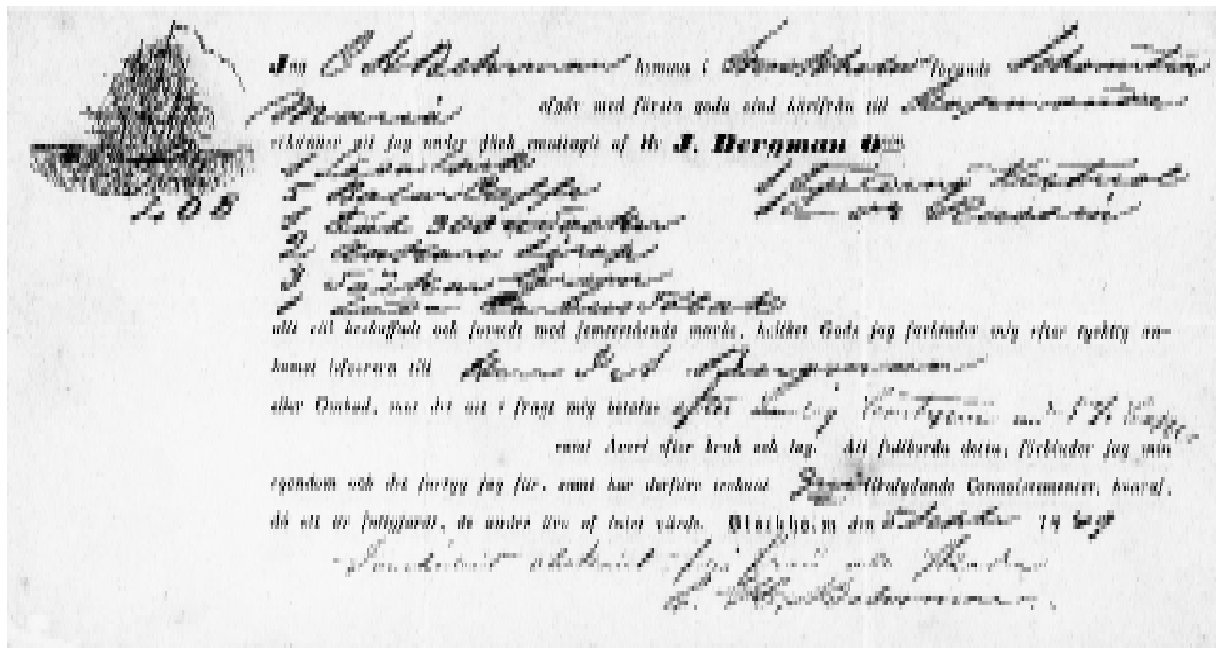
Briggen Helena avseglade den 14/6 1848 från Stockholm till Kalix med spannmål och diverse. Sedan denna last lossats så intogs vid Sandörsunds lastageplats en planklast och med denna last avseglade fartyget till Marseille. Anlände till Marseille den 26/9 och fortsatte barlastad till Port de Bouc, en salthamn belägen några mil väster om Marseille. I Port de Bouc intogs en saltlast destinerad till Stockholm och den 19/4 1849 anlände fartyget till sistnämnda ort, där saltlasten lossades.

Barkskeppet Haparanda avseglade den 10/7 1848 från Stockholm till Haparanda med spannmål och diverse varor, fortsatte från Haparanda till Marseille med bjälkar och tjära samt med oljekakor från Marseille till London. Kom den 3/2 1849 till London och fortsatte därifrån i barlast till Hartlepool för att lasta stenkol på Neapel. Till Neapel kom skeppet den 17/4 och sedan stenkolslasten lossats gick det barlastat till Trapani för att lasta salt på Helsingör för vidare order. Efter ankomsten till Helsingör den 28/7 beordrades fartyget att lossa saltlasten i Haparanda.

Befälet ombord på skonerten Maria övertogs 1848 av den blott 20-årige skepparen Uno Reinhold Falck från Piteå. Under seglationssäsongen gjordes två fraktresor mellan Stockholm och Haparanda, varefter fartyget övervintrade i Stockholm.

1849

Briggen Henrika avseglade den 2/10 1849 från Stockholm till Livorno med järn och plankor och fortsatte med barlast från Livorno till Trapani samt salt från Trapani till Stockholm och kom till Stockholm den 7/5 1850.



Konossement för skonerten Maria för inrikes resa 1849

Befälet på briggen Norden övertogs 1849 av Carl Johan Lindblom. Den 26/4 1849 avseglade briggen från Stockholm till Marseille med en last bestående av plankor, järn och tjära. Från Marseille gick fartyget sedan barlastat till saltexporthamnen Port de Bouc, för att lasta salt och styckegods på Stockholm och kom till sistnämnda ort den 27/9. I Stockholm lossades innehavd last och istället intogs en last bestående av järn och med denna last avseglade fartyget den 3/11 till Hull. Från Hull fortsatte Norden med en stenkolslast till Rio de Janeiro och kom till sistnämnda ort den 19/4 1850.

I början av år 1850 inträffade ett ovanligt häftigt utbrott av den fruktade myggburna virussjukdomen gula febern i Brasiliens kuststäder.

En samtida skildrare berättar följande om gula febern och nämnda epidemi.

”Innan gula febern bröt ut i Rio Janeiro 1850, inträffade följande förändringar i klimatet. Ända till 1846 hade ett oväder regelbundet hemsökt staden varje sommandag efter middagen klockan 5. Efter en timme klarnade himmeln och aftonen var sval och behaglig. Med 1846 upphörde ovädren, sjunkande i antal från 140 till 18. År 1850 syntes de vanliga ovädersmolnen över bergen, men det blev intet regn; och vid klar luft dog de flesta insjuknade. Även en annan förändring i väderleken bemärktes. Hittills hade landvind blåst till klockan 11 förmiddagen, och sedan havsvind. Med år 1850 upphörde båda att blåsa. Merendels överföll gula febern sitt offer som en blix från blå himmel. Matrosen vid åran,

köpmannen på börsen, hantverkaren i arbetet, ungt folk gående från balen eller teatern, överfölls av en skakning, en skälva, och om några minuter var hela kroppen i uppror. Många erfor som ett elektriskt slag. Men på andra åter smög sig sjukan. De började ängslas och drömde om gula febern, skrek i sömnen. Mycket ofta bröt sjukdomen ut efter midnatt, mellan 3 och 4. Den sjuke vaknade med den obehagliga känslan »som om det blåste kallt och fuktigt genom rummet, eller som om täcket fallit till golvet». Ibland uppträdde febern som en riktig orkan, med dödsångest, kramp, delirier. Stundom voro delirierna av glada sorten och den sjuke dog i ett muntert rus. Den franske läkaren som refererat detta, säger att utsävningar voro ofta orsaken till mottaglighet; men även sinnesrörelse och passioner: såsom vrede, hat, bekymmer, harm, smuts och smutsiga vanor. Febern var icke insläpad, utan »tycktes stiga upp ur havets djup».

Orsaken till sjukdomen var länge okänd. Carlos Juan Finlay kunde emellertid 1881 visa att sjukdomen spreds med myggor, men först 1937 kunde man fastslå att sjukdomen orsakas av ett virus.

Förmodligen insjuknade hela besättningen i gula febern-epidemin. Hälften av besättningen tillfrisknade och den andra hälften avled i farsoten. Under briggen Nordens vistelse i Rio avled

först dess befälhavare, sjökapten Carl Johan Lindblom den 4/5. Den 23/5 avled den 28-årige lättmatrosen Mickel Lindblom från Stockholm och den 3/6 den 32-årige matrosen Daniel Håkansson från Kalmar. Slutligen avled den 7/6 den 24-årige lättmatrosen Lars Jonsson från Stockholm och 44-årige kocken A. J. Carlstedt från Stockholm. Hälften av de ombord varande hade således nu avlidit och de som tillfrisknat var säkert kraftigt försvagade hälsomässigt. Någon påfyllning besättningsmässigt, såsom i t.ex. New York, var inte att tänka på utan var och en fick klara sig själv. I slutet av augusti 1850 hade de kvarvarande av besättningen tillfrisknat så pass mycket att resan kunde återupptas. Befälet hade nu övertagits av briggens styrman A. E. Sohlberg och den 27/8 avseglade fartyget barlastat från Rio de Janeiro till Bahia och anlände till sistnämnda ort den 14/9 efter en lite drygt två veckor lång seglats. I Bahia lastades socker och den 23/10 1850 avseglade Norden med sin sockerlast och anlände till sin destination, London, den 22/4 1851. Resan tog således sex månader. Utan tvekan den största bragd som någon av Johan Bergman Olsons besättningar utfört. Sedan sockerlasten lossats i London så intogs en styckegodslast destinerad till Stockholm och som bl.a. bestod av indigo (ett blått färgämne som utvinns ur en rad olika exotiska halvbuskar eller örter med trädartad stam), koschenill (ett mörkrött färgämne som utvinns ur koschenillsköldlöss, *Dactylopius coccus*), kardemumma, shellack (ett rött färgämne som utvinns ur lacksköldlöss, *Laccifer lacca*), silke, ingefära, kryddpeppar, hudar och elefanttänder. Den 31/5 avseglade fartyget från London och anlände den 14/6 till Stockholm.

Befälet på briggen Helena övertogs 1849 av den 24-årige sjökaptenen Petter Leopold Andersson (borgare i Stockholm). Denne gjorde under sommaren och hösten 1849 två fraktresor t.o.r. Stockholm – Haparanda. Sedan fartyget återkommit till Stockholm i början av november efter den andra resan så intogs vid Bergman Olsons lastageplats vid Waldemarsudde en brädlast destinerad till Lissabon. Den 22/11 avseglade fartyget från Stockholm och passerade Öresund den 2/12. Under passagen genom Nordsjön i svårt väder kom emellertid briggen ur kurs och om aftonen den 11/12 1849 strandade briggen Helena på undervattenssandbanken ”Cork Sand”. Fartyget kunde emellertid tas loss och infördes till Harwich. Dock hade såväl stormast som rodret förlorats och lastrummet var fullt med vatten. Vid påföljande besiktning kondemnerades briggen och såldes för upphugning.

Inför 1849 års seglation erhöll briggen Risö en ny befälhavare. Den 29-årige skepparen Gustaf Erik Burman (borgare i Luleå) övertog nu befälet. Under året medhanns två fraktresor mellan Stockholm och Haparanda. Övervintring skedde liksom föregående år i Stockholm.

Briggen Swea, som legat i Sandhamn över vintern, fortsatte sedan Östersjöns isar smält bort till Kalix och Haparanda med den innehavda saltlasten från Marseille. Avseglade i augusti 1849 från Haparanda till Marseille med tjära, bräder och plankor och anlände till Marseille den 31/10. Sedan lasten lossats så fortsatte fartyget barlastat den 19/12 från Marseille till Bahia och anlände till Bahia den 28/1 1850. Även Sweas besättning drabbades av gula febern-epidemin. Den 9/2 avled den 19-årige konstapeln Frans Reinhold Gyllenspetz från Sandhamn och den 22/2 avled den 18-årige jungmannen J. G. Holmberg från Stockholm. Den 8/4 hade emellertid en ny last bestående av socker intagits destinerad till Cowes för vidare order om lossningsort. Sockerlasten lossades sedermera i London i slutet av juni 1850 och istället intogs en styckegodslast bestående av indigo, senap, sandel, nitrat (av soda), ull, porter, madeiravin, rom, flintsten m.m. destinerad till Stockholm. Avseglade den 29/7 och kom den 22/8 till Stockholm.

Barkskeppet Haparanda avseglade den 5/8 1849 från Stockholm till Haparanda för att lasta bräder, bjälkar och tjära på Bahia. Vid ankomsten till Bahia (från Haparanda) visade det sig att det inte fanns avsättning där för den ombord varande lasten utan fartyget fortsatte redan påföljande dag till Rio de Janeiro och kom till sistnämnda ort några dagar senare. Under vistelsen i Rio de Janeiro i februari 1850 avled fyra man ur kapten Romares 11 man starka besättning i den tidigare nämnda gula febern-epidemin. Dessa var den 22-årige styrmannen Sven Bergström från Karlshamn, den 32-årige matrosen Nils Mårtensson från Malmö, den 23-årige matrosen Ebbe Lindström från Västra Karup och den 18-årige jungmannen Abraham Wahlqvist från Ängelholm. I Rio lyckades kapten Romare sälja lasten men lyckades inte erhålla någon last utan nödgades den 27/3 1850 återvända till Europa med barlast.

Den 28/5 anlände skeppet till St. Ybes och intog där en saltlast destinerad till Stockholm. Avseglade från St. Ybes den 19/6 och anlände till Stockholm den 25/7.

1850

Briggen Henrika avseglade den 6/7 1850 från Stockholm till Lissabon med järn, plåtar, stål, spiror och plankor samt återvände från Lissabon till Stockholm med salt och diverse. Anlände den 11/10 till Stockholm och lades där i vinterlag.

Den 11/6 1850 avseglade briggen Risö från Stockholm till Haparanda med spannmål och diverse varor. Efter ankomsten till Haparanda lämnade skeppare Burman fartyget och ersattes av sjökapt. J. P. Löfgren (borgare i Piteå). Risö genomförde sedan resan Haparanda – Stockholm – Haparanda – Stockholm innan besättningen avmönstrades och fartyget lades i vinterlag i Stockholm i mitten av november.

Briggen Swea avseglade den 13/9 1850 från Stockholm till Kalix med järn för lastkomplettering (bräder och tjära) med Marseille som destination. I Marseille intogs, efter lossning av befintlig last, vete och majs och den 15/3 1851 avseglade fartyget från Marseille till Limerick och anlände till Limerick den 5/5. Den 2/6 skedde en större rymning från fartyget då tre man, den 20-årige konstapeln J. R. Fogelberg från Dalarö, den 23-årige matrosen Axel Robert Sundström från Stockholm och den 21-årige jungmannen Anders Södergren från Blidö socken, avvek. Rymmarna gjorde sig även skyldiga till stöld eftersom de tagit med sig en del av provianten från fartyget. Några dagar senare avseglade fartyget barlastat från Limerick till St. Ybes. I St. Ybes lastades salt, kork och citroner på Stockholm och den 1/8 1851 anlände fartyget till Stockholm.

Barkskeppet Haparanda avseglade den 6/11 1850 från Stockholm till Marseille med järn och bräder. Sedan lasten lossats så gick fartyget barlastat från Marseille till Cette för att lasta salt och vin på Stockholm och kom till Stockholm den 26/6 1851.

1851

Våren 1851 övertogs befälet på briggen Henrika av briggen Sweas styrman, den 37-årige Johan Niclas Björklund, en gotlänning som numera innehade burskap som sjökapt. i Stockholm.

Den 30/4 1851 avseglade kapt. Björklund med Henrika från Stockholm till Lissabon med plankor, spiror, bjälkar, järn och stål. Den 5/6 anlände fartyget till Lissabon, där den i Stockholm intagna lasten ersattes av en saltlast och den 25/6 avseglade fartyget med sin saltlast till Haparanda. Fortsatte sedan barlastad från Haparanda för att lasta plankor, tjära, bjälkar och spiror på Lissabon vid Sandörsunds lastageplats. Avseglade från Sandörsund den 27/9 och ankrade i Lissabon den 24/2 1852. I Lissabon intogs ånyo en saltlast destinerad till Helsingör för order. Anlände till Helsingör den 16/5 och erhöll där order att lossa saltlasten i Åhus. Från Åhus fortsatte sedan briggen med spannmål och brännvin till Stockholm och anlände till sistnämnda ort den 15/6.

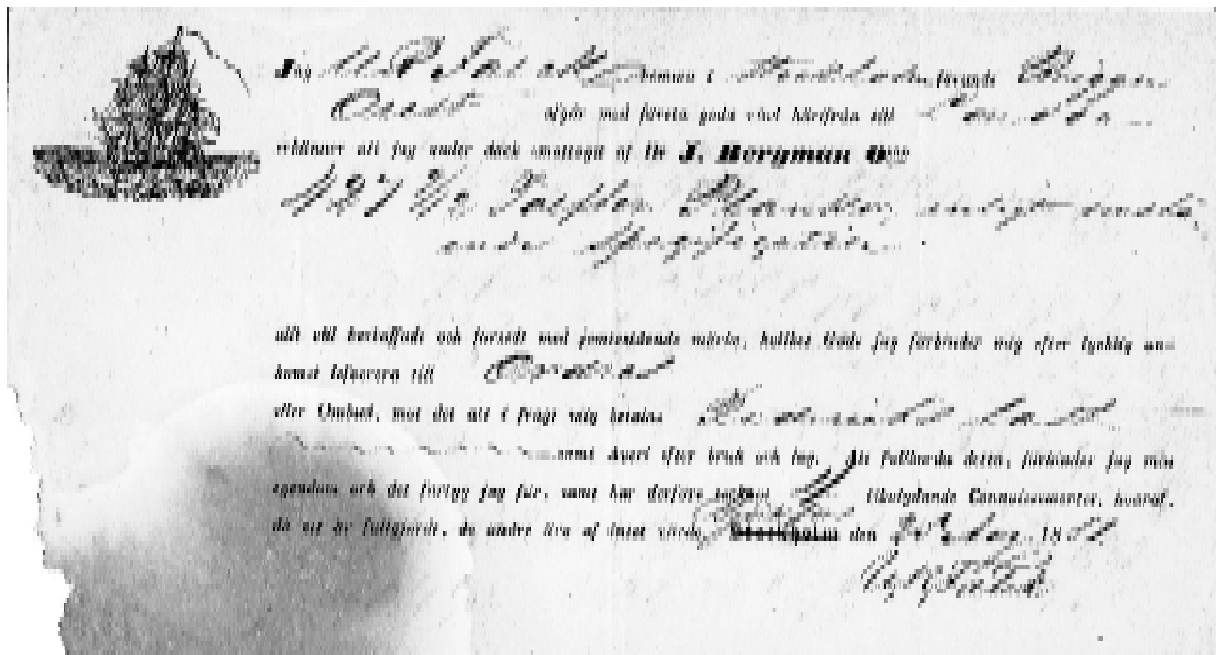
Till befälhavare på briggen Norden utsågs den 30-årige sjökapt. Johan Martin Högländer, född i Piteå men numera borgare i Stockholm. Den 17/11 1851 avseglade fartyget från Stockholm till London med tjära, bräder, battens och ved och anlände till London den 27/11. Under vistelsen i London rymde den 6/1 1852 den 25-årige timmermannen Lars Öberg från Alnö. Från London fortsatte fartyget den 16/1 barlastat till Lissabon och återvände till Stockholm med en saltlast från Lissabon. Den 15/4 1852 var briggen tillbaka i Stockholm med sin saltlast från Portugal.

1851 övertog den 36-årige skepparen A. N. Wennerberg (borgare i Båstad), befälet på briggen Risö. Wennerberg hade föregående seglationssäsong tjänstgjort som bästeman på nämnda brigg. Under året genomfördes två fraktresor mellan Stockholm och Haparanda. Vintern 1851 – 1852 låg fartyget upplagt i Stockholm.

Briggen Swea avseglade den 1/10 1851 från Stockholm till Genua med kanoner, plankor och tjära.

Fortsatte från Genua till Livorno med barlast, styckegods från Livorno till London, barlast från London till Newcastle och stenkolk från Newcastle till Konstantinopel. Avseglade den 15/5 1852 från Newcastle till Konstantinopel och anlände till Konstantinopel den 19/7. I Konstantinopel lossades stenkolslasten och istället intogs barlast. Avseglade den 13/8 från Konstantinopel till Odessa och anlände till sistnämnda ort den 25/8. I Odessa intogs en vetelast destinerad till orderhamnen Queenstown, utanför Cork på Irlands sydostkust för vidare order om lossningsort. Vetelasten lossades sedermera i Dublin kring årsskiftet 1852 – 1853. I början av februari 1853 fortsatte fartyget barlastat till Cardiff för att lasta stenkolk på Marseille och anlände den 9/3 till Marseille. I Marseille slöts en frakt att i Taganrog (Ryssland) inta en last bestående av linfrö destinerad till Falmouth för vidare order. Den 28/4 avseglade fartyget barlastat från Marseille och kom till Taganrog den 27/6. Den 17/7 påbörjades återresan från Taganrog och den 3/10 anlände briggen till Falmouth. Den innehavda linfrölasten lossades sedermera i Grimsby i slutet av oktober 1853. Den 14/11 avseglade fartyget barlastat från Grimsby till Newcastle och vidare från Newcastle till Genua med stenkolk. Vidare med barlast från Genua till Torre Vieja och salt från Torre Vieja till Stockholm. Den 16/8 1854 anlände fartyget till Stockholm efter nästan tre års utevaro.

Barkskeppet Haparanda avseglade den 19/7 1851 från Stockholm till Kalix med en last bestående av kabeljo (torkad och saltad torsk), rött vin, kappsäckar m.m. Från Sandörsunds lastageplats fortsatte sedan skeppet via Haparanda till Marseille med en last bestående av tjära och bräder. Den 14/11 anlände skeppet till Marseille. Här skedde inte mindre än fyra rymningar. Den 1/1 1852 rymde tre män, den 25-åriga matrosen Olof Andersson från Egeby socken, den 21-åriga matrosen Sven Jönsson från Västra Karup (Öland) och den 21-åriga lättmatrosen Nils Larsson från Västra Karup. Den 14/2 skedde ytterligare en rymning då den 22-åriga jungmannen P. W. Wetterlind från Kalmar avvek från fartyget. Sedan nyrekryteringar skett så avseglade Haparanda från Marseille till London med mjöl, barlast från London till Newcastle och stenkolk från Newcastle till Odessa. I Odessa lossades stenkolslasten och istället intogs en last bestående av vete destinerad till orderhamnen Queenstown för att inhämta vidare order om avlastningshamn. Vetelasten lossades sedermera i Bristol i mitten av november 1852. Skeppet fortsatte därefter barlastat till Cardiff för att lasta stenkolk. Anlände den 2/1 1853 till Cardiff. I Cardiff skedde ytterligare en rymning då den 21-åriga kocken Petter Nilsson från Böda avvek. Sedan stenkolslasten lossats i Lissabon så återvände fartyget till Stockholm med en saltlast. Den 7/5 1853 var Haparanda tillbaka i Stockholm efter nästan två års utevaro.



Konossement för resa med briggen Orest 1851

Skonerten Maria, som legat i vinterlag i Stockholm över vintern 1850 – 1851 avseglade den 7/6 1851 från Stockholm till Kalix med en last som utgjordes av diverse varor och återvände i slutet av juli från Kalix till Stockholm med en last bestående av tjära och diverse samt anlände den 8/8 till Stockholm. Därefter såldes skonerten till Robertsfors' bruks ägare.

1851 antogs Henrikas förre befälhavare Uno Reinhold Falck att föra briggen Orest. Den 27/5 1851 avseglade briggen Orest från Stockholm till London med bräder och tjära och anlände till London den 24/6. Under uppehållet i London rymde den 22-årige jungmannen J. E. Westerman från Djurhamn och den 37-årige kocken Josef Borgström. Sedan besättningen kompletterats så återvände fartyget barlastat till Kalix. Vid Sandörsunds lastageplats intogs en last bestående av bräder, battens, tjära och ved och avseglade den 25/8 med den innehavda lasten till London. Från London fortsatte fartyget barlastat till Newcastle och vidare med stenkol från Newcastle till Neapel. Anlände den 10/1 1852 till Neapel och fortsatte den 1/2 från Neapel till Alexandria med barlast. I Alexandria intogs en last bestående av vete och bomull destinerad till Liverpool. Avseglade den 27/3 från Alexandria och anlände till Liverpool den 4/6. I Liverpool skedde ytterligare en rymning, då den 21-årige matrosen Sven Johan Schütt från Söderhamn avvek från fartyget. Den 2/7 avseglade fartyget från Liverpool till Norrköping med salt, bomull och ull. I Norrköping lossades delar av lasten. Resten av lasten lossades i Stockholm i mitten av augusti 1852.

1852

1852 köpte Johan Bergman Olson 1/2 i skonerten Ferdinand av Vätö om 78 svåra läster av skepparen Pehr Lundgrens sterbhusdelägare. Den andra delen i fartyget ägdes av hemmansägaren Jan Persson i Glämssta by (Vätö socken). Ferdinand var ett klinkbygge, d.v.s. bordläggningsplankorna var delvis lagda över varandra och hopfogade. Fartyget var byggt 1847 i Glämssta (Vätö socken) med Jan Persson som skeppsbyggmästare. Johan Bergman Olson anlidade ofta Roslagsskutor för sina varutransporter mellan Kalix och Stockholm. Detta förvärv var således en naturlig del i säkerställandet av tillgång till transportmedel för den så viktiga trävaruexporten. Sedan Johan Bergman Olson förvärvat 1/2 i fartyget så fördes det av skepparen Jan Jansson. Besättningen utgjordes vanligen av fyra man.

Briggen Henrika avseglade den 28/7 1852 från Stockholm till Sandörsunds lastageplats med diverse varor och utgick sedan från Kalix (via Haparanda) till Lissabon med en last bestående av plankor, bjälkar och tjära. Anlände till London den 25/10 och återvände den 26/11 från Lissabon till Stockholm med en last bestående av salt. Vintern visade sig vara sen detta år så fartyget kunde segla hela vägen in till Stockholm utan att stöta på hindrande is.

Johan Bergman Olson skriver i ett brev daterat den 30/12 1852 till sonen Johan August följande:

”...du stora guds nåd mig är wid.....i ty att briggen Henrika lyckligt hvar kommen till Sandhamn, nu kan jag ock säga dig att briggen igår klockan 4 på eftermiddagen kom på strömmen och ankrade mitt för Bredgränden där henne med långsidan lägga till...”

Briggen Norden avseglade den 10/6 1852 från Stockholm till Sandörsund med skorpar och vetemjöl och vidare från Sandörsund till Marseille med bräder och tjära. Anlände till Marseille den 11/9 och fortsatte den 21/12 med styckegods från Marseille till Hamburg, barlast från Hamburg till St. Ybes samt salt från St. Ybes till Stockholm. Anlände den 28/6 1853 till Stockholm med den i St. Ybes intagna saltlasten.

Briggen Orest avseglade den 10/11 1852 från Stockholm till London med tjära, bräder, battens, bjälkar och ved och anlände till London den 24/12. Fortsatte barlastad från London till Newcastle för att lasta stenkol på Neapel. Avseglade den 7/2 1853 från Newcastle och anlände till Neapel den 30/3. Här gjorde de extremt goda fraktkonjunkturerna sig påminda.

I ett brev till sin son Johan August daterat 25/6 1853 skriver Johan Bergman Olson följande:

”Nu på stunden fick jag emottaga brev från kapten Falck att han avslutat om helfrakt på Neapel till £ 16.10 per ton kil, och som han lastar 19 kil gör han i frakt £ 313:10 samt retur från Taganrog mot 72 1/2 per tons. Uppges till minst 1.100 £ om Gud nådeligen låter allt gå väl bör denna tour blifva bland de bästa jag någonsin gjort med mina fartyg”.

Den 22/4 1853 avseglade kapten Falck å briggen Orest med barlast från Neapel till Taganrog och anlände den 16/6 till Taganrog, Den av Johan Bergman Olson i ovan nämnda brev nämnda last utgjordes av linfrö. Den 8/7 avseglade fartyget från Taganrog till Falmouth för order och anlände till Falmouth den 9/10. I Falmouth fick kapten Falck order att lossa linfrölasten i Hull, vilket skedde i slutet av oktober 1853. Under uppehållet i Hull skedde en rymning då jungmannen Johan August Wetterlind avvek från fartyget den 18/11. Från Hull fortsatte briggen Orest barlastad till

Newcastle för att lasta stenkol på Lissabon. Anlände den 17/2 1854 till Lissabon och fortsatte den 25/3 till Sverige med en last bestående av salt, korkbark och apelsiner. Den 3/5 1854 passerade fartyget Öresund och kom den 18/5 till Kodjupet i Stockholms skärgård. Här skedde besättningsbyte varefter fartyget fortsatte till Piteå, där saltlasten lossades och kapten Falck mönstrade av.

1853

1853 utbröt en väpnad konflikt mellan Ryssland under ledning av den egensinnige tsaren Nikolaj I å ena sidan och å andra sidan västmakterna England och Frankrike i coalition med det Osmanska riket. Den viktigaste krigsskådeplatsen under detta krig blev Svarta Havet och av denna anledning kom kriget att kallas Krimkriget.

Det hade sedan länge varit en rysk intention att erövra det Osmanska rikets huvudstad Konstantinopel för att på så sätt kunna kontrollera öppningen till Svarta havet för att via Bosporen kunna exportera varor från Kaukasus och Ukraina. Efter Greklands frigörelse från osmanerna var det Osmanska riket på väg att falla sönder, och tsar Nikolaj I träffade därför Storbritannien och Frankrike och föreslog att de skulle dela upp det svaga Osmanska riket mellan sig, men västmakterna sade nej till detta.

Tsaren av Ryssland, Nikolaj I, sände en diplomat, furst Mensjikov, på ett specialuppdrag till Höga porten, den osmanska regeringen. Genom tidigare avtal var sultanen Abd-ul-Mejid I bunden att "beskydda den kristna religionen och dess kyrkor" men Mensjikov försökte att förhandla fram ett nytt avtal där Ryssland skulle få rätt att ingripa närhelst sultanatets beskydd visade sig otillräckligt. Vid samma tidpunkt sände den brittiska premiärministern Aberdeen sin man lord Stratford, som när han anlände till Istanbul, fick reda på Mensjikovs krav. Genom skicklig diplomati övertalade lord Stratford sultanen att förkasta avtalet som äventyrade det osmanska rikets självständighet.

Tsaren lät sina arméer marschera in i de osmanska provinserna Moldavien och Valakiet i oktober 1853 och Tsar Nikolaj trodde inte att de europeiska staterna skulle protestera varken länge eller intensivt mot det ryska övertagandet av ett fåtal närliggande osmanska provinser. Storbritannien svarade med att

skicka delar av sin örlogsflotta till Dardanellerna för att beskydda det Osmanska riket. Något senare anlände även en fransk flotta som anslöt sig till britterna. Efter misslyckade diplomatiska förhandlingar i Wien så anföll den osmanske sultanen den ryska armén nära Donau. Tsar Nikolaj svarade då med att sända ut örlogsskepp som förstörde hela den osmanska flottan vid Sinop den 30 november 1853. Efter det att Ryssland ignorerat ett brittiskt-franskt ultimatum att dra sig tillbaka från Donaufurstendömena år 1854 förklarade Storbritannien och Frankrike krig mot Ryssland.

Svarta Havet och Krimhalvön kom att bli den främsta skådeplatsen för detta krig som kom att pågå till våren 1856. Fredsförhandlingar påbörjades vårvintern 1856 och resulterade i Parisfreden den 30/3 samt Parisdeklarationen den 16/4.

Kriget ledde till fartygsbrist på fraktmarknaden till följd av att stora delar av de krigförande makternas handelsflottor togs i bruk för krigstransporter. Det uppstod en bristsituation m.a.p. tonnage varvid frakterna sköt i höjden till en aldrig tidigare skådad nivå.

1853 förvärvade Johan Bergman Olson 1/2 i ytterligare en Roslagsskuta, skonerten Rio av Vätö om 87 svåra läster. Detta fartyg var i stort sett nybyggt, ty det var byggt 1852 i Skeppsmyra by (Vätö socken) av furu/klink för räkning hemmansägarna Jan Mattsson i Kulla och Olof Ahlström i Skeppsmyra. Dessa behöll i samband med försäljningen till Bergman Olson vardera 1/4 i fartyget. Skonerten Rio seglade huvudsakligen mellan Sandörsunds lastageplats och Stockholm och fördes av skepparen Eric Ahlström. Enligt Kommerskollegiums kungörelse av den 22/5 1852 om allmogens seglationsrätt till

hamnar i Östersjön samt vid Elbefloden belägna hamnar, vilken 1854 utvidgades till att gälla övriga farvatten lockade ägarna till att ta ut fribrev för Rio 1854. Det verkar dock inte som denna möjlighet nyttjades under den tid som Johan Bergman Olson var delägare i fartyget.

Briggen Henrika avseglade den 7/5 1853 från Stockholm till Lissabon med järn, stål, plåtjärn, järnstöd, spakämnen, spiror och plankor och anlände den 5/6 till Lissabon. I Lissabon lossades trävarulaten och istället intogs en last bestående av salt och korkbark destinerad till Stockholm. Den 22/6 avseglade briggen från Lissabon och anlände den 27/7 till Stockholm. Under resan genom Nordsjön föll den 18-årige jungmannen Michael Lund från Eksta socken överbord och omkom natten till den 13/7 klockan 23:45. I Stockholm lossades den i Lissabon intagna lasten och istället intogs en last bestående av kanoner destinerad till Genua. Avseglade från Stockholm den 3/9 och sedan lasten lossats gick fartyget barlastat till Trapani för att lasta salt på Stockholm. Den 27/3 1854 var briggen Henrika tillbaka i Stockholm.



Waldemarsudde omkring år 1860

Den 24/8 1853 avseglade briggen Norden från Stockholm och anlände den 30/9 till Marseille med stångjärn (som barlast) och bräder.

Inför denna resa hade Johan Bergman Olson gjort en mycket god affär. Den 21/7 1853 skriver han till sonen Johan August:

”Norden kommer nu icke upp för att lasta emedan jag idag antagit 706 skeppund järn såsom barlast och fått den orimligt höga frakten av 90 francs/läst som gör 4200 francs. Bräderna lastar jag själv”.

Under vistelsen i Marseille rymde den 23-årige jungmannen P. Johansson Holm från Råneå socken den 21/11. I Marseille intogs en last bestående av oljekakor destinerad till Queenstown för order. Berörd last lossades sedermera i Yarmouth i mitten av januari 1854. Fortsatte sedan barlast från Yarmouth till St. Ybes och vidare från St. Ybes till Stockholm med salt och korkbark och kom till Stockholm den 10/4 1854.

1853 övertogs befälet på briggen Risö av den 43-årige sjökaptenen Bengt Peter Ericsson, bördig från Västra Karup men numera borgare i Stockholm. Fartyget avseglade den 10/5 1853 från Stockholm till Lissabon med järn och plankor och återvände till Stockholm med en last bestående av salt. Ytterligare en resa medhanns hösten 1853 då fartyget avseglade den 20/9 från Stockholm till Haparanda med diverse varor och återvände från Haparanda till Stockholm med tjära, plankor och pottaska. Liksom föregående vinter tillbringade fartyget denna vinter upplagt i Stockholm.

Barkskeppet Haparanda avseglade den 15/6 1853 från Stockholm till Kalix med diverse varor. Via Haparanda utgick sedan fartyget till Marseille med en last bestående av bräder, järn och stål samt anlände till Marseille den 1/10. Under uppehållet i Marseille rymde den 22-årige jungmannen Lars M. Nilsson från Helsingborg. Skeppet fortsatte från Marseille till Falmouth (för order), en last som

sedermera lossades i Lynn i januari 1854. Från Lynn gick sedan Haparanda till Newcastle för att lasta stenkol på Lissabon och sedan åter till Stockholm med en saltlast. Anlände till Stockholm den 19/12 1854 och kvarlåg där över vintern.

1854

1853 var sannolikt det år som Johan Bergman Olsons rederiverksamhet fick sina största intäkter. En del av dessa intäkter återinvesterades i nya fartygsandelar.

Den 15/1 1854 avled Johan Bergman Olsons kompanjon sedan 30 år tillbaka, handelsmannen Lars Tornberg, blott 53 år gammal. Då sterbhuset saknade lämpliga arvingar för att driva vidare rederiverksamheten så blev det beslutat att sälja sterbhusets andelar, 1/2 i briggarna Norden, Risö och Swea samt barkskeppet Haparanda till Johan Bergman Olson. Huruvida försäljningen hann realiseras avseende briggen Risö är dock oklart.

Briggen Risö avseglade den 7/4 1854 från Stockholm till Lissabon med järn, stål och tjära, passerade Öresund den 16/4 och stötte den 25/4 på undervattenssandbanken "Kentish Knock" utanför Margate och slogs i stycken. Den 27/4 påträffades vraket av två fiskare som försökte bärga det. Denna räddningsaktion slutade emellertid med att vraket sattes på grund på höjden av "Anin Kerke" varefter vraket såldes för upphuggning.

Ytterligare ett förvärv skedde sommaren 1854 då Johan Bergman Olson köpte 2/3 i den i Luleå nybyggda briggen Paul om 135 svåra läster av Hans Peter Rutqvist. Paul byggdes vintern 1853 – 1854 vid det av handelsmannen Hans Peter Rutqvist ägda Sophie Warf på Tomholmen i Luleå-Gammelstad under ledning av skeppsbyggmästaren Nils Bergbom för Rutqvists räkning. Skrovet bogserades sedan isens grepp över Luleälven släppt från Tomholmen ned till Luleå och lade till vid tullbryggan där riggning skedde. Med briggen Henrikas förre befälhavare sjökapten Johan Niclas Björklund som befälhavare, avseglade briggen Paul den 11/7 1854 från Luleå till Genua med plankor och tjära. Resan till Genua blev en långdragen historia och tog nästan fem månader i anspråk. Bl.a. genomled briggen under resan ett förfärligt oväder på Atlanten men erhöll trots detta obetydliga skador, vilket tyder på att skeppsbyggmästare Bergbom och hans mannar gjort ett gott arbete. Den 3/1 1855 anlände fartyget till Genua och lossade där sin innehavda last. I Genua skedde tre rymningar. Den 12/2 rymde den 22-årige matrosen Adam Kruming från Riga och den 18/2 rymde två lättmatroser, den 21-årige Claes Hallenius från Stockholm och den 26-årige Sven Hansson från Åryd. Sedan besättningen kompletterats avseglade fartyget barlastat den 20/2 från Genua till Trapani och vidare med salt från Trapani till Haparanda. Under hemresan anlöptes den 4/6 Sandhamn i Stockholms skärgård där proviantering skedde och några man mönstrade av. I slutet av juni 1855 anlände briggen Paul till Haparanda.

Ny befälhavare på briggen Henrika blev 1854 Nordens f.d. styrman, den 26-årige Pehr August Skarstedt (borgare i Stockholm). Den 29/5 1854 avseglade fartyget från Stockholm till Porto med en last bestående av järn, stål, tjära och plankor och anlände till Porto den 22/6. Fortsatte barlastad från Porto till St. Ybes för att lasta salt och korkbark på hemorten Stockholm. Sedan briggen återkommit till Stockholm i början av september gjordes en resa t.o.r. Stockholm – Haparanda, varefter fartyget blev vinterliggare i Stockholm.

Briggen Norden avseglade den 29/5 1854 från Stockholm till Marseille med bräder, järn och stål, fortsatte barlastad från Marseille till Port de Bouc och vidare från Port de Bouc till Stockholm med salt. I slutet av september var fartyget tillbaka i Stockholm och kvarlåg där över vintern.

Sedan kapten Falek mönstrat av övertogs befälet på briggen Orest av dess styrman, den 32-årige Johan Fredrik Svensson från Stockholm. Från Piteå gick fartyget i augusti 1854 till Kalix för att lasta plankor, bjälkar och tjära på Lissabon. Den 11/10 kom fartyget till Lissabon och återvände den 12/11 från Lissabon till Stockholm med salt. Anlände den 21/12 till Stockholm och efter lossning av saltlasten lades fartyget i vinterlag i Stockholm och såldes påföljande vår till Norge.



Briggen Paul, målning av Elias Sehlstedt

Briggen Swea avseglade den 31/8 1854 från Stockholm till Haparanda med en del av den i Torrevieja intagna saltlasten och återvände från Haparanda till Stockholm via Sandörsunds lastageplats med plankor och viktualier. Efter utförd lossning lät Johan Bergman Olson fartyget genomgå en välbehövlig förbyggnad vid Djurgårdsvarvet i Stockholm under ledning av skeppsbyggmästaren R. Pettersson.

1855

Våren 1855 lät skonerten Ferdinands huvudredare Jan Persson förbygga fartyget vid sitt skeppsvarv i Glämsa av furu på klink och kravell. Efter förbyggnaden uppmättes fartyget till 80 svåra läster. Delägarna i fartyget utgjordes nu av trion Jan Person och Johan Bergman Olson samt hemmansägaren Anders Granström i Lingsta (Väddö socken).

Våren 1855 övertog sjökapten Johan Fredrik Svensson befälet på briggen Henrika. Nämnda fartyg avseglade den 16/5 från Stockholm till Lissabon med stångjärn, järnplåt, stål, plankor, spiror och tjära samt anlände till Lissabon den 12/6. Från Lissabon återvände Henrika till Stockholm med salt och korkbark och fortsatte från Stockholm till Haparanda med barlast. I Haparanda lastades tjära, battens och plankor och i början av oktober utgick fartyget från Haparanda destinerat till London men vid utgåendet satte lotsen briggen på grund. Efter det att 72 tunnor tjära och 15 4/12 standards plankor kastats överbord kunde fartyget fås loss. Det seglades därefter in till Kalix för att reparera och övervintrade därstädes.

Briggen Norden avseglade den 9/5 1855 från Stockholm till Marseille med bräder, stål och tjära och anlände till Marseille den 24/6. Fortsatte barlastad från Marseille till Port de Bouc för att lasta salt på Stockholm. Anlände den 22/10 till Stockholm och efter utförd lossning lades fartyget i vinterlag där.

Till befälhavare på briggen Swea utsåg Johan Bergman Olson sommaren 1855 Orests förre befälhavare Uno Reinhold Falck. Den 11/9 utgick fartyget från Stockholm till Haparanda med 1500 tunnor salt, styckegods, något kaffe och socker. I Haparanda ersattes befintlig last med en last

bestående av plankor och tjära och i oktober 1855 avseglade briggen från Haparanda till Hull med denna last samt fortsatte barlastad från Hull till Newcastle, stenkol från Newcastle till Malta och barlast från Malta till Girgenti, dit fartyget i slutet av april 1856 för att lasta salt på Sverige.

Barkskeppet Haparanda avseglade den 9/6 1855 från Stockholm till Haparanda med diverse och fortsatte med tjära från Haparanda till London samt anlände till London den 18/8. Under ligg tiden i London rymde den 31/8 den 25-årige lättmatrosen Olof Svensson från Östra Karup och den 21-årige jungmannen Alfred Hammarsten från Othem. Den 7/9 avseglade skeppet barlastat från London till Haparanda och fortsatte från Haparanda till Genua med plankor och tjära samt med barlast från Genua till Trapani. Anlände den 1/3 1856 till Trapani och intog där en saltlast på Stockholm. Avseglade den 19/3 från Trapani och anlände till Stockholm den 31/5 1856.

Briggen Paul utgick den 22/11 1855 från Stockholm till Lissabon med stång- och knippjärn, stål, plankor, spiror, årämmen och tjära. Anlände den 23/11 till Lissabon och fortsatte den 2/3 1856 från Lissabon till Genua med styckegods, vidare med barlast från Genua till Trapani med salt från Trapani till Sverige. I början av juli 1856 anlände fartyget till Sandhamn, där proviantering skedde och några man mönstrade av. Sedan fortsattes resan till Kalix där saltlasten lossades och fartyget genomgick zinkförhydning, sannolikt vid Risö skeppsvarv.

1856

Den 29/10 1856 gick Johan Bergman Olson in som styrelseledamot (ersatte Carl Gustaf Lagercrantz) i Försäkring AB Skandia, ett högriskföretag fullt jämförbart med rederiverksamhet.

Mitt under Krimkrigets rådande högkonjunktur då gott om riskkapital fanns att tillgå grundades detta företag. Grundarna utgjordes av 90 st. andra prominenta personer, däribland Johan Bergman Olson. Initiativtagare till detta försäkringsbolag var Carl Gustaf von Koch. Denne anställdes 1849 som oavlönad så kallad ”kopist” i justitiestatsexpeditionen och befordrades 1853 till Kongl. sekreterare. Von Koch hade således en anställning utan lön, vilket tvingade honom att hitta ett värv för att kunna försörja sig. Det blev som livförsäkringsagent för en handfull brittiska bolag. Dessa bolags organisationer, beräkningsgrunder av premier, förvaltning och försäljningsnätverk gav honom inspiration till bildandet av Försäkrings AB Skandia. År 1853 utvidgade von Koch sin

försäkringsverksamhet och började även sälja sjöförsäkringar och han blev ombud för

försäkringssyndikatet Lloyd's, samt generalagent för de förenade bolagen Defender i London och Palladium i Paris. Sommaren 1854 arbetade von Koch intensivt med att utarbeta grunderna för ett nytt svenskt försäkringsbolagsaktiebolag. Med tanke på att detta var det första aktiebolaget inom försäkringsväsendet i Sverige blev bolagsordningen väldigt detaljerad. Dessutom infördes i bolagsordningen principen om att staten när som helst och utan förvarning hade möjlighet att inspektera bolagets verksamhet på plats. Dessutom infördes regler för den s.k. soliditetsprincipen,

d.v.s. att bolaget alltid skulle kunna fullgöra sina åtaganden och att dess värdehandlingar förvarades i ett säkert utrymme. Vidare utfäste bolagsordningen den s.k. publicitetsprincipen, vilken innebar att bolagets revisionsberättelse skulle tryckas och skickas till aktieägare och regeringen. Det var extremt viktigt för Skandia att skaffa sig förtroende och legitimitet bland allmänheten eftersom man tog emot premier i förskott. Arbetet med bolagsordningen genomfördes samtidigt som von Koch genom

personliga besök försökte få så många prominenta personer som möjligt att skriva under bolagets ansökan. Att skapa ett försäkringsaktiebolag ansågs också ligga i landets intresse för att kapital inte försvann utomlands utan istället kom den inhemska industrin tillgodo. Det fanns också ett behov av ett ”modernt” bolag som kunde bistå, framför allt överklassen, med pensionslösningar. Dessutom innebar den spirande framväxten av industriell verksamhet att behovet var stort av ett bolag där premierna var fasta och inte ändrades efter att avtal undertecknats. Den 12/1 1855 fastställde regeringen stadgarna för Försäkrings AB Skandia. Verksamheten innefattade livförsäkring och försäkring mot skador förorsakade av eld och brand. En styrelse med 12 st. ledamöter tillsattes.

Bildandet av Försäkringsaktiebolaget Skandia var inledningsvis en stor succé men den viktigaste personen bakom bolaget – Carl Gustaf von Koch – tvingades lämna företaget efter endast tre års

verksamhet. Den traditionella förklaringen är att von Kochs fall berodde på girighet. Argumentationen var att eftersom hans lön var kopplad till bolagets bruttopremieinkomst, så expanderade han bolagets verksamhet – främst på de utländska marknaderna - utan att ta hänsyn till de ökade riskerna. Situationen var emellertid långt mer komplicerad än så. Det fanns nämligen två falanger inom Skandia som ville driva verksamheten i olika riktningar. Dels en, som representerades av von Koch, som såg marknadsexpansion som det främsta sättet att utveckla bolaget, dels en falang som ansåg att bolaget skulle skötas som ett ämbetsverk och endast med stor försiktighet expandera verksamheten.

De grundläggande problem, som i förlängningen bidrog till von Kochs fall, handlade om vilka maktbefogenheter som en VD skall ha men även hur denne skall avlönas. Det var emellertid flera olika faktorer som ledde till von Kochs fall. Grunden till von Kochs bekymmer inleddes redan 1856. En transaktion som skulle bli en belastning var att Göteborgs Nya Brandstodsförening flyttade över samtliga sina försäkringar till Skandia. För att finansiera affären ansökte Skandia om kredit hos den av André Oscar Wallenberg nybildade Stockholms Enskilda Bank, som emellertid endast kunde lämna kortsiktiga lån med tre månaders löptid. Det saknades emellertid fortfarande kapital för att genomföra affären samtidigt som en begynnande finanskris minskade möjligheterna till krediter. Skandia sökte därför kompletterande finansiering utomlands och lånade pengar hos en bank i Storbritannien och två handelshus i Hamburg, varav av den ena var Skandias generalagent i Hamburg, Ullberg & Cramér.

Dessa transaktioner hade inte varit några problem för Skandia om inte också andra händelser inträffat samtidigt. En sådan var att von Koch önskade expandera bolagets huvudkontor. Skandia köpte 1855 det så kallade Lilla Wrangelska huset vid Mynttorget i Stockholm men utrymmet var enligt von Koch inte tillräckligt. Därför ville han att Skandia skulle köpa grannfastigheterna, fastigheter som han själv ägde. När beslut i frågan skulle tas av styrelsen reserverade sig en ledamot, riksarkivarien Johan Jakob Nordström, med hänvisning till att det skulle bli för dyrt och att det inte fanns något behov av ytterligare lokaler.



Försäkrings AB Skandias första logotype

På 1857 års bolagsstämma riktade revisorerna också flera anmärkningar på hur Skandias ekonomi hanterades. En punkt handlade om provisionen till VD och vice VD. Frågan var hur provisionen skulle beräknas. Skulle t.ex. premieinbetalningar på återförsäkringar från andra bolag ingå eller inte? Styrelsen var inte helt nöjd med den höga ersättningen till von Koch och bestämde att lönerna till direktörerna skulle revideras inför nästa år. Därefter kom stämman in på den brännande frågan om ett eventuellt fastighetsförvärv. En livlig debatt följde. Riksarkivarien J. J. Nordström ansåg det vara förkastligt att bolaget köpte fastigheter av dess VD (med en som det kallades "kalkylerad vinst") trots att det inte fanns några behov av att expandera huvudkontoret. Mot detta inlägg reagerade särskilt justitiekanslern Nils Samuel von Koch, en äldre bror till Carl Gustaf von Koch. Efter flera voteringar beslutade stämman slutligen att godkänna beslutet om inköp av Carl Gustaf von Kochs fastigheter och

genomförandet av den föreslagna ombyggnaden av huvudkontoret. Carl Gustaf von Koch fick sin vilja igenom men den innebar nya påfrestningar på bolagets likviditet. Han skaffade sig också flera fiender inom styrelsen. Enligt bolagsordningen så fick ledningen inte realisera investerade tillgångar för att man då skulle förlora ”ränteintäkter”, vilket innebar ett stort problem att genomföra en investering.

Även Skandias verksamhet i Ryssland bidrog till von Kochs fall. I början av 1857 fick bolagets generalagent i Helsingfors, Abraham Oldenburg, i uppdrag av von Koch att planera för en etablering i St. Petersburg. Sommaren 1857 reste von Koch till bl.a. Åbo, Helsingfors, St. Petersburg och Stettin. Till St. Petersburg följde Oldenburg med för att där förhandla med chefen för återförsäkringsbyrån på bolaget Salamander, Friedrich Giese, som nu blev bolagets agent på plats. Giese fick en rad instruktioner, exempelvis som att endast teckna försäkringar där ryska bolag var

inblandade och att inte teckna försäkringar som hade en löptid på mer än 10 år. Dessutom infördes en rad begränsningar av försäkringsbelopp för olika byggnader, fabriker och fartyg, för att undvika att riskexponeringen skulle bli för stor. Men von Koch var samtidigt rädd för att dessa begränsningar skulle hämma den så viktiga expansionen och därför fick Giese relativt möjligheter att göra egna bedömningar av riskurvalet. Detta skulle visa sig vara ett ödesdigert beslut av von Koch som fick förödande konsekvenser. Sommaren 1857 slog den internationella finanskrisen till – vilken särskilt drabbade Hamburg – och Skandia hamnade snabbt i problem. Dessutom var sommaren extremt torr, omfattande bränder bröt ut och skadeersättningarna i Sverige sköt i höjden. Skandia råkade nu ut för likviditetsproblem, vilka förstärktes av affären med brandförsäkringsföreningen i Göteborg och stora skadeutbetalningar även i Danmark. I Hamburg tvingades bolagets generalagent, tillika kreditgivare till Skandia, ställa in sina betalningar. Det var dock före den konkursen som von Koch gjorde ett allvarligt misstag. För att täcka skadeutbetalningar på tyska försäkringar hade han utan tillstånd från styrelsen skrivit under en växel till den tyska generalagenten Ullberg & Cramér. Endast ett par dagar senare ställde Ullberg & Cramér in sina betalningar och förklarades i konkurs ett par veckor senare.

Skandia drabbades i samband med detta av en förlust på ungefär 16 000 riksdaler riksmünt (ungefär 800 000 kronor i dagens penningvärde). Styrelsen ifrågasatte nu varför bolaget (eller egentligen von Koch) hade varit så ivrigt att genomföra utbetalningen till Ullberg & Cramér. Eftersom von Koch ansågs jävig fick vice VD Alfred Wilhelm Dufwa föra hans talan på ett styrelsemöte i maj 1858. Dufwas slutsats var att von Koch personligen skulle betala för de förluster som uppstått och att styrelsen skulle friskrivas från allt ansvar. Några dagar efter detta styrelsemöte förklarades VD-posten i Skandia vakant, trots att von Koch ännu inte lämnat in en formell avskedsansökan. Vice VD A. W. Dufwa blev tillfrågad men tackade nej (men han blev VD 1861). I stället föreslogs grosshandlaren C. D. Jederholm till posten. Det var den följande bolagsstämman som skulle ta det formella beslutet. På bolagsstämman den 1/6 1858 skulle bolagets affärer en gång för alla redas ut. Växelaffärerna i Hamburg diskuterades intensivt och riksarkivarien J. J. Nordström, således en av von Kochs hårdaste kritiker inom bolaget, la fram sin slutsats att VD hade ”egenmäktigt förfarit” i dessa transaktioner. På dessa anklagelser svarade von Koch att ”tidig” täckning av växlar var vanligt förekommande bland erfarna affärsmän. Han erbjöd sig emellertid att täcka hälften av förlusterna om styrelsen bidrog med den andra hälften. Vid stämmans omröstning fastslogs med två tredjedelars majoritet att VD hade handlat felaktigt. Därmed drog Nordström tillbaka sitt krav på att von Koch personligen skulle stå för förlusten. Sedan beslutade stämman om en kraftig nedjustering av direktörernas provisionsbaserade lönesättning. Dessutom gav stämman en extra ersättning till vice VD A. W. Dufwa på hela 2000 riksdaler riksmünt per år så länge han var anställd på Skandia. Utbetalningen till generalagenten/kreditgivaren i Hamburg utan fullmakt från styrelsen blev således den utlösande faktorn till von Kochs fall. Det framkom senare att von Koch med största sannolikhet hade en inestående in blanco-kredit hos agenturen och därför också hade egna skäl för att agenturen inte skulle gå i konkurs. Skandia drabbades också av stora förluster i den internationella verksamheten, främst i Ryssland. Skandias lönsamhet under senare delen av 1850-talet blev mycket svag och von Koch gavs skulden för Skandias negativa avkastning. Problemen i Ryssland ledde till att Skandia kraftigt begränsade den internationella verksamheten ända fram till slutet av 1800-talet.

Efter avgången gick von Koch i personlig konkurs och han valde att lämna Sverige. Han emigrerade till Paris där han startade en agenturfirma som sålde svenskt järn och timmer. Efter Kocks avgång följde en lugnare period i Försäkrings AB Skandias historia. Den 4/2 1863 hölls den första

fondbörsauktionen vid Stockholms fondbörs. Den dagen registrerades 22 avslut, varav 7 rörde Skandiaaktier. Sammanlagt handlades det totalt 24 Skandiaaktier den här dagen.

Under loppet av 1856 gjorde Johan Bergman Olson inte mindre än tre fartygsförvärv. Sommaren 1856 köptes 1/2 i skonerten Maria om 81 svåra läster. Detta fartyg var byggt 1855 vid Satisare holme vid Kemi Älvs utlopp för räkning handelsmannen Aron Zachrisson (3/4) och vice konsuln Johan Gustaf Norén (1/4) i Haparanda. Zachrisson och Norén sålde vardera 1/4 i skonerten till grosshandlare Bergman Olson. Efter försäljningen ägde således Aron Zachrisson fortfarande 1/2 i fartyget och var fartygets korrespondentredare. Befälhavare på skonerten var sjökapten Anders Magnus Dynesius (borgare i Piteå). I slutet av juni 1856 utgick fartyget från Haparanda till Stockholm med tjära, fortsatte med barlast från Stockholm till St. Petersburg, rågmjöl och bastmattor från St. Petersburg till Haparanda, viktualier och tjära från Haparanda till Stockholm och slutligen med råg, korn och rågmjöl från Stockholm till Kalix, där skonerten kvarlåg över vintern.

1856 köpte Johan Bergman Olsons son Johan August den på Jämtön (i Råneå socken) nybyggda klinskonerten Agne om 60 svåra läster, vilken till 1/2 ägdes av Johan August och 1/2 av fadern Johan. Med den oexaminerade skepparen Anders Johansson som befälhavare avseglade Agne i början av september 1856 från Kalix med trävaror. Sedan skonerten anlänt till Stockholm och fadern inspekterat nyförvärvet var denne allt annat än nöjd och skickade genast skonerten på varvsbesök.

Om detta skrev Johan Bergman Olson följande:

”Det war en stor lycka att skonerten endast war lastad med bräder, i annat fall hade hela lasten blifwit förstörd, ty skonerten läckte som ett soll, och sådant war ej att undra på, emedan man kunde överallt köra in långa stickor i nåten”.

Den 17/10 1856 skrev Johan Bergman Olson till sonen Johan August:

”Du torde knappt kunna fatta, med hwilken fart det gått att få skonerten så fermt expedierad oaktat den i dockan fått en så grundlig reparation. Jag will icke tala om huru uselt skonerten war ihopklistrad, men nu hoppas jag den skall blifwa tät och god”.

Sedan Agne setts över på varv i Stockholm så avseglade fartyget den 16/10 från Stockholm till Kalix med råg, korn, rågmjöl, krut och sågblad. I skeppare Johanssons instruktioner ingick att gå så långt norrut som isförhållandena tillät med tanke på den långt framskridna årstiden. Redan från början tillstötte problem. Skeppare Johansson hade mot förhållningsorder inte anlitat lots för resan genom Stockholms skärgård och grundstötte följdaktligen. För att få loss fartyget från grundet nödgades skeppare Johansson anskaffa både folk och pramar. Sedan skonerten kommit loss så fortsatte resan norrut. Längre norrut mötte man hård vind och ishinder och nödgades söka nödhamn vid Bjuröklubb. När vindförhållandena blivit gynnsammare så chansade skeppare Johansson genom att segla vidare men misslyckades och nödgades övervintra i skärgården utanför Brahestad. Spannmålet fick, sedan det lossats och skyfflats (för att bli torrt), forslas med häst och släde över Bottenviken till Kalix.

Ungefär samtidigt med förvärvet av skonerten Agne omtalas för första gången jakten Noach om 10 svåra läster, vilken ägdes av grosshandlare Johan Bergman Olson och tillsammans med dennes son Johan August Bergman, vilken förmodligen enbart användes i lokal fraktfart i Kalixtrakten.

Briggen Henrika utgick i juni 1856 från Kalix via Haparanda till London med tjära, bjälkar och battens och återvände barlastad från London till Norrbotten den 1/8. Återresan gick via St. Petersburg där fartyget lastade råg- och vetemjöl samt bastmattor. Sedan den innehavda lasten lossats i Haparanda så fortsatte fartyget till Sandörsunds lastageplats varifrån en last bestående av tjära, plankor, bräder och späck fraktades till Stockholm. Anlände till Stockholm den 19/11 och kvarlåg där över vintern.

Briggen Norden avseglade den 26/4 1856 från Stockholm till Lissabon med järn, stål, spiror och tjära och återvände till Sverige med en saltlast som lossades i Haparanda. Den 6/9 utklarade fartyget ånyo till Lissabon, denna gång från Sandörsunds lastageplats med plankor, battens, bräder och tjära. Fortsatte från Lissabon till Marseille med barlast och vidare från Marseille till Stockholm med en last bestående av styckegods, mandel, olja m.m. och anlände till Stockholm den 8/6 1857.

Briggen Swea avseglade i juni 1856 från Haparanda till Marseille med tjära och bräder. Fortsatte den 22/10 från Marseille till Cette med barlast för att lasta salt på Santos. Den 10/1 1857 anlände fartyget

till Santos. Här insjuknade såväl kapten Falck som hela besättningen i den gula febern-epidemi som härjade i staden. Troligen överlevde hela besättningen farsoten. Det finns i alla fall inga bevarade uppgifter om avlidna sjömän från denna resa. Den 23/2 fortsatte fartyget barlastat till Bahia och vidare från Bahia till Stockholm med en last bestående av socker och litet kaffe samt anlände den 29/7 1857 till Stockholm.

Barkskeppet Haparanda avseglade den 18/6 1856 från Stockholm till Kalix med salt och diverse varor samt fortsatte via Haparanda från Sandörsunds lastageplats till Lissabon med plankor, bjälkar, spiror, årämmen och tjära. Anlände den 1/9 till Lissabon och från Lissabon återvände skeppet den 11/10 till Stockholm med salt och fikon. Anlände den 24/11 till Stockholm och kvarlåg där över vintern.

Sommaren 1856 övertog den 22-årige skepparen A. L. Lindström från Väddö befälet på skonerten Ferdinand. Befälhavarebytet innebar dock inte byte av trad utan det blev även fortsättningsvis resor med trävaror från Sandörsund och andra norrländska lastageplatser till Stockholm och styckegods och barlast i retur från Stockholm.

Briggen Paul avseglade i september 1856 från Sandörsunds lastageplats till Genua med plankor och tjära och anlände till Genua den 8/12. Från Genua gick fartyget sedan barlastat den 29/1 1857 från Genua till Trapani med barlast och vidare den 21/2 från Trapani till Stockholm med salt. Vid passagen genom Öresund blev briggen överseglad av ett främmande fartyg och nödgades anlöpa Helsingör den 21/4 med förlust av bogsprötet. Sedan riggen blivit reparerad så fortsatte fartyget den 2/5 från Helsingör till Stockholm och anlände till sistnämnda ort den 22/5 1857.

1857

Krimkrigets osedvanligt goda fraktkonjunkture gjorde att Johan Bergman Olson valde att återuppta skeppsbyggeriverksamheten vid Risö skeppsvarv. Som skeppsbyggmästare anlätades denna gång en av Norrbottens främsta skeppsbyggmästare Eric Anton Löfgren (född i 1818 i Piteå). Denne man hade åren 1839 – 1857 varit skeppsbyggmästare vid inte mindre än 22 st. skeppsbyggen i Luleå, Piteå och Törefors. Bl.a. byggde E. A. Löfgren 1840 skonerten Maria vid Sophie varv i Luleå-Gammelstad och vilken ju Johan Bergman Olson var delägare i åren 1842 – 1851.

Sommaren 1857 färdigställde skeppsbyggmästare E. A. Löfgren och hans mannar briggen Astrid om 155 svåra läster. Timmermän vid bygget av briggen Astrid var bröderna Fredric och Carl Johan Fredricsson från Lansjärv. Med sjökapten Johan Martin Högländer som befälhavare avseglade Astrid den 5/11 1857 från Kalix till Stockholm lastat med plankor och barlast.

Vid några tillfällen inför byggnationen av briggen Astrid omnämns i brevkorrespondensen mellan Johan Bergman Olson och sonen Johan August briggen William.

Den 4/5 1855 skrev Johan Bergman Olson till sin son Johan August:

”Du har aldrig nämnt att du låtit sönderhugga skrovet av briggen William. Att tänka på reparation är ej värt”.

Den 25/5 1855 skrev Johan Bergman Olson till sin son Johan August:

”Nu måste du bereda dig på att skaffa mig skeppsvirke så att jag nästa vinter kan på Risö bygga en brigg om ca. 140 – 150 läster, men får då använda det som är användbart från briggen William”.

Den 17/3 1857 skrev Johan Bergman Olson till sin son Johan August:

”Igår blev mig tvenne stemningar tillställda från herr J. Nyström i Kalix, båda på angivelse af herr Carl Strömbäck till Nederkalix Ting till den 20 nästkommande april. Den ena var därför att jag skulle hafva nedsängt ett gammalt skeppsvrak vid Risö Warf vid pass en mil från Kalix kyrka. Du vet själf bäst om du för mig skall vid detts ting afgifwa swaromål elleer om den med får bero till nästa. Hvad vidkommer Williams vrak så måtte det väl få användas till förlängning av bråbänken för barlast då vattnet är så grunt att fartyg nu icke kunna flyta till vår bråbänk”.

Briggen William förekommer inte i några andra bevarade handlingar och det förekommer inte någon brigg med det namnet i den svenska handelsflottan vid denna tid. Förmodligen handlar det om ett äldre

uttjänt fartyg, svenskt eller utländskt, som köpts in men som ej använts i handelssjöfart och slutligen sjunkit.



Risö varv sett från älven. Foto Per Björkman

Den 19/12 1857 köpte Johan Bergman Olson 1/2 av grosshandlaren i Stockholm Albert Theodor Starcks konkursmassa i fregattskeppet Hedda Fredrika om 320 svåra läster och byggt 1855 i Härnösand av ek och furu. Övrig delägare i fartyget var grosshandlaren i Stockholm Bernhard Almqvist, vilken tillika var fartygets korrespondentredare. Skeppet fördes av sjökapten Olof Reinhold Höök, borgare i Laholm.

Fartyget befann sig vid denna tid i Atlanten på resa mellan Callao och London med guano.

21 km väster om den peruanska staden Pisco ligger tre små öar, Isla Chinchas Norte, Isla Chinchas Centro och Isla Chinchas Sur vilka kallas Chinchasöarna. Isla Chinchas Norte är 1,3 km lång och 1 km bred. Den reser sig till en höjd av 34 meter. Isla Chinchas Centro är nästan av samma storlek som sin granne i norr. Isla Chinchas Sur är hälften så stor som grannöarna. Öarna består av bergarten granit med klippor på alla sidor som utgör häckningsplatser för havsfåglar såsom t.ex. guanoskarven. Den kalla havsströmmen Humboldtströmmen för med sig kallt vatten från Antarktis längs kusten och vid ekvatorn vrider strömmen västerut och vattnet blir långsamt varmare. Den svala strömmen ger ideala förutsättningar för ett rikt fiskliv. Dominerande art är ansjovissläktingen anchoveta.

Den rika förekomsten av fisk leder till en bra miljö för sjöfåglar som häckar i stora kolonier på öarna.

På andra platser spolas fågelbajset bort av regn men i den svaga strömmen här är moln mycket sällsynta och de som förekommer avger inte sin nederbörd förrän de når Anderna längre in i landet och tvingas stiga.

Därför blev med tiden öarna täckta av ett meterjockt lager med fågelspillning som lämpade sig alldeles utmärkt som gödning.

Den tyske biologen och naturforskaren Alexander von Humboldt gjorde 1799 – 1804 en lång upptäcksresa i Sydamerika och besökte Chinchasöarna 1802 och tog guanoprover med sig hem. Han antecknade namnet ”guano”, som på inkaindianernas språk quechua, betyder dynga. Efter att ha undersökt von Humboldts prover skrev den brittiske kemisten Humphry Davy år 1813 att guanon ”utifrån sammansättningen kan förmodas vara synnerligen rikthaltig gödning”. Guano innehåller stora mängder av ämnena kväve, fosfor och kalium, d.v.s. samma ämnen som ingår i dagens konstgödsel.

Snart fick brittiska jordbrukare upp ögonen för denna produkt och 1840 påbörjades kommersiell guanobrytning på Chinchasöarna. De första fem åren hade handelshuset Gibbs & Company i Liverpool monopol på guanohandeln men därefter släpptes handeln fri och den sällsynta varan blev föremål för en intensiv handel. Peru avskaffade slaveriet 1851 men de brittiska handelshusen som själva utförde brytningen valde att importera asiatiska kroppsarbetare, s.k. kulier, till landet att utföra arbetet. Dessa bodde i usla hyddor och arbetade under slavliknande förhållanden. Kulierna lockades dit med ett kontrakt på fem år av välbetalt arbete i guldgruvor på fastlandet – men hamnade på öarna. Spanien (som Peru då ännu var en del av) hade inte erkänt Perus självständighet och ville också ha del i vinsten. De ockuperade öarna i april 1864, vilket var inledningen till Chinchaskriget (1864 – 1866). När Peru kunde utropa sig som en självständig stat 1879 var tillgångarna i det närmaste uttömda.

Den 6/2 1858 anlände skeppet Hedda Fredrika till London och sedan guanolasten lossats så fortsatte fartyget barlastat till St. Ybes för att lasta salt på Göteborg. Sedan fartyget anlant till Göteborg den 28/5 så köpte grosshandlare Starck tillbaka andelen skeppet. Syftet med denna affär torde ha varit att ge grosshandlare Starck rörelsekapital så att konkursen kunde hävas.

Briggen Henrika avseglade den 7/5 1857 från Stockholm till St. Petersburg med barlast och i St. Petersburg lastades en råglast destinerad till Haparanda. Utgick därefter från Sandörsunds lastageplats till Lissabon med en last bestående av plankor, spiror och årämmen samt återvände från Lissabon till Stockholm med en last bestående av salt, vin, lök, kork och fikon. Anlände den 6/11 1857 till Stockholm och kvarlåg där över vintern.

Till ny befälhavare på briggen Norden utsågs i juli 1857 den 24-årige sjökaptenen Johan Oscar Skarstedt, vilken var borgare i Stockholm och f.ö. yngre bror till Henrikas förre befälhavare P. A. Skarstedt. Den 18/7 1857 avseglade briggen Norden från Stockholm till Kalix med en last bestående av diverse varor. Återvände i augusti 1857 från Sandörsunds lastageplats till Stockholm med bräder och sedan åter till Kalix med diverse varor. Under vintern 1857 – 1858 förbyggdes fartyget vid Risö skeppsvarv, varvid kopparn borttogs under vattenlinjen och skrovet gjordes rent i botten innan kopparn åter sattes på plats.

Briggen Swea, som under sommaren 1857 legat i Stockholm, började i oktober inta en last bestående av plankor destinerad till Lissabon. Den 11/10, några dagar före avseglingen, avled den 54-årige timmermannen Abraham Westin från Stockholm i kolera ombord på fartyget. Den 20/10 avseglade fartyget och anlände den 25/11 till Lissabon. Fortsatte den 30/12 barlastad från Lissabon till St. Ybes för att lasta salt på Stockholm. Anlände den 21/4 1858 till Stockholm och efter lossning av den innehavda saltlasten blev det varvsbesök även för Sweas del. Detta skedde vid Djurgårdsvarvet. Förmodligen genomgick Swea samma procedurer som föregående vinter gjorts med Norden. 18 år av seglationer hade slitet hårt på dess skrov tillverkat av furu från Norrbottens skogar.

Barkskeppet Haparanda avseglade den 16/6 1857 från Stockholm till Kalix med spannmål, råg, korn och rågmjöl. Vid Sandörsunds lastageplats intogs en last bestående av bräder och bjälkar med vilken fartyget avseglade till Marseille. Anlände den 8/10 till Marseille och fortsatte därefter barlastad till Cagliari för att lasta salt på Stockholm och kom till sistnämnda ort den 12/4 1858.

Briggen Paul avseglade den 21/8 1857 från Stockholm till Haparanda med salt och vidare från Haparanda till Marseille med bräder och tjära. Fortsatte med blymalm och barlast från Marseille till Newcastle och stenkol från Newcastle till Stockholm. Anlände den 12/4 1858 till Stockholm i sällskap med barkskeppet Haparanda.

Skonerten Maria avseglade i början av juni 1857 från Sandörsunds lastageplats till Stockholm med plankor och återvände till Kalix och Sandörsund med en last bestående av diverse varor. Därefter följde en utrikes resa till Flensburg med bjälkar, bräder, sparrar och plankor. Från Flensburg fortsatte fartyget barlastat till Stockholm och vidare från Stockholm till Haparanda, dit fartyget kom i början av oktober. Årets seglationssäsong avslutades med en resa från Haparanda till Stockholm med viktualier. Anlände till Stockholm den 9/11 och kvarlåg där över vintern.

Briggen Henrika avseglade den 24/4 1858 från Stockholm till Genua med stångjärn, plankor och tjära och anlände den 23/6 till Genua. Fortsatte från Genua barlastad till Livorno och vidare med marmor från Livorno till Antwerpen. Kom till Antwerpen den 29/9 och fortsatte därifrån barlastad till Newcastle för att lasta stenkol. Stenkolslasten lossades i Genua i början av februari 1859. Från Genua fortsatte Henrika barlastad till Trapani för att lasta salt. Denna saltlast lossades i Stockholm i maj 1859.

I slutet av maj 1858 avseglade briggen Norden i förbyggt skick från Sandörsunds lastageplats till Stockholm med en last bestående av bräder och tjära. Därefter följde en resa t.o.r. Stockholm – Köpenhamn med trävaror som utlast och barlast i retur. Den 26/7 1858 anlände fartyget till Stockholm och låg sedan upplagt i Stockholm p.g.a. fraktbrist resten av året. De goda konjunkturerna från Krimkrigets inledande skede var nu definitivt över. Att vara skeppsredare var inte så angenämt längre. Konkurserna runt Johan Bergman Olson duggade tätt men Bergman Olsons finanser var så pass goda att han slapp detta bittra öde.

Briggen Swea avseglade den 22/10 1858 från Stockholm till Lissabon med stång- & knippjärn, plankor, spiror och tjära och återvände från Lissabon till Stockholm med en last bestående av salt, korkbark, lök, apelsiner och fikon samt anlände till Stockholm den 24/3 1859.

Barkskeppet Haparanda avseglade den 18/8 1858 från Stockholm till Marseille med bräder och järn.

Från Marseille avseglade Haparanda barlastad till Cette för att lasta vin på Lübeck och vidare från Lübeck till Stockholm med vete samt anlände till Stockholm den 21/4 1859.

Briggen Paul avseglade den 22/5 1858 från Stockholm till Sandörsunds lastageplats med diverse varor. I Sandörsund intogs (sedan befintlig last lossats) en planklast varefter fartyget (via Haparanda) avseglade med planklasten till Genua. Från Genua fortsatte briggen barlastad den 27/9 till Civita Vecchia för att lasta tobak på Bremen. Kom till Bremen den 30/12 och fortsatte den 22/1 1859 från Bremen till Newcastle med barlast. I Newcastle skedde två rymningar den 26/1 1859 då den 26-årige jungmannen O. P. Wetterlund från Sanda socken och den 23-årige jungmannen Fredrik Delander från Alfa socken avvek från fartyget. Sedan besättningen kompletterats så fortsatte fartyget med stenkol från Newcastle till Lissabon och med salt från Lissabon till Stockholm, dit briggen anlände den 15/6 1859.

Skonerten Maria avseglade den 25/5 1858 från Stockholm till Hamburg med bräder och tjära och fortsatte barlastad från Hamburg till Newcastle för att lasta stenkol på Stockholm. Anlände till Stockholm den 9/8 1858 och kvarlåg där över vintern.

Briggen Astrid avseglade den 3/6 1858 från Stockholm till Marseille med stångjärn, bräder, stål och tjära samt anlände till Marseille den 30/8. Under resan gick två man, jungmännen Berndt Jacobsson och Fredrik Södergren, överbord i Nordsjön den 15/6 1858.

Fortsatte den 13/11 från Marseille till Liverpool med styckeegods, stenkol från Liverpool till Gibraltar, barlast från Gibraltar till St. Ybes och salt från St. Ybes till Stockholm. Anlände till Stockholm den 8/7 1859.

1859

Briggen Henrika avseglade den 8/7 1859 från Stockholm till Lissabon med stång-, knipp- & plåtjärn, plankor och spiror. Från Lissabon fortsatte fartyget barlastat till St. Ybes för att lasta salt på Stockholm. Anlände den 11/10 1859 till Stockholm och kvarlåg där över vintern.

Briggen Norden avseglade den 4/4 1859 från Stockholm till Genua med en planklast och anlände till Genua den 16/5. Från Genua fortsatte fartyget den 13/6 barlastat till Cagliari för att lasta salt på Stockholm. Avseglade den 8/7 från Cagliari och kom den 9/9 till Stockholm, där fartyget låg kvar över vintern.

Briggen Swea avseglade den 20/4 1859 från Stockholm till Antwerpen med en planklast och fortsatte sedan barlastad från Antwerpen till Newcastle samt anlände till Newcastle den 4/8. Under liggtiden i Newcastle rymde den 20-årige jungmannen Oscar Bouveng från Uppsala den 14/8. Den 17/8

avseglade fartyget från Newcastle till Stockholm med en stenkolslast och anlände till Stockholm den 26/8. I Stockholm skedde befälhavarbyte. Den 42-årige sjökapten Carl Svensson Morin från Mörrum övertog nu befälet på briggen Swea och den 24/10 avseglade fartyget från Stockholm till Genua med stångjärn och tjära. Anlände den 7/12 till Genua och fortsatte den 27/1 1860 från Genua till Cagliari med barlast. I Cagliari intogs en saltlast destinerad till London och den 22/3 avseglade fartyget från Cagliari och anlände till London den 11/5. Fortsatte från London med barlast till Newcastle och vidare från Newcastle till Stockholm med stenkol samt anlände till Stockholm den 2/7 1860.

Barkskeppet Haparanda avseglade den 3/6 1859 från Stockholm till Marseille med bräder, stångjärn och stål och anlände till Marseille den 31/7.

Med ombord som passagerare var Johan Bergman Olsons son Robert och dennes (från England bördiga) hustru Annie. Robert led av den på den tiden obotliga lungsjukdomen tuberkulos och hade på sin fars inrådan rest söderut, till Nice, för att där kureras sin vacklande hälsa. Detta hjälpte emellertid föga ty i oktober 1860 avled Robert Bergman i Nice blott 28 år gammal.



Robert Bergman

Den 7/9 fortsatte skeppet Haparanda barlastat från Marseille till salthamnen Hyères där en saltlast destinerad till Stockholm intogs. Den 15/11 anlände Haparanda till Stockholm och kvarlåg där över vintern.

1859 erhöll Ferdinand ny befälhavare. Den 43-årige skepparen Jan Mattsson från Vaddö, tog nu över befälet på fartyget. Fraktresorna mellan Kalix och Stockholm fortsatte på samma sätt som tidigare.

Våren 1859 hade fartyget emellertid genomgått ytterligare en förbyggnad vid vid Jan Perssons skeppsvarv i Glämsa och uppmättes därefter till 85 svåra läster. Delägarna i partrederiet utgjordes nu av Jan Persson, Johan Bergman Olson, hemmansägaren Olof Olsson från Vätö socken och änkan Nerita Chrisina Mattsdotter från Vaddö socken. Året därpå (1860) uttogs fribrev för Ferdinand, men detta torde inte ha nyttjats under den tid Johan Bergman Olson var delägare i fartyget.

Även på den andra Roslagsskutan, skonerten Rio, skedde byte av befälhavare. Skepparen Anders Ahlström från Vätö övertog nu befälet. Denne utsågs även till skonertens huvudredare. Fraktfarten mellan Kalix och Stockholm fortsatte i samma utsträckning som tidigare.

Briggen Paul avseglade i augusti 1859 från Haparanda till Genua med plankor och tjära och fortsatte med barlast från Genua till Cagliari, salt från Cagliari till Bergen och med sill från Bergen till Stockholm samt anlände till Stockholm den 9/5 1860.

1859 byttes befälhavare på skonerten Maria. Den blott 21-årige Carl Philip Romare från Torekov, en yngre bror till Johan Paulus Romare och som tidigare tjänstgjort som styrman på barkskeppet Haparanda fick nu förtroendet att föra denna skonert. Den första resan för året blev med trävaror från Haparanda till Caudebec i Norra Frankrike. Från Caudebec återvände fartyget barlastat till Haparanda och därefter följde en ny resa med trävaror från Haparanda. Denna gång var Köpenhamn avlastningsort. Från Köpenhamn fortsatte skonerten till Stockholm med spannmål och vidare från Stockholm till Sandörsund. Årets sista resa gick från Sandörsund till Caudebec med trävaror och återvände barlastat till Sverige samt blev vinterliggare i Stockholm.

Briggen Astrid avseglade den 22/10 1859 från Stockholm till Marseille med bräder, stångjärn, stål och tjära och anlände till Marseille den 6/12. Från Marseille gick briggen barlastad den 11/1 1860 och anlände sex dagar senare till salthamnen Port de Bouc. Avseglade den 30/1 från Port de Bouc till Helsingör (för order) med salt. Vid ankomsten till Helsingör den 15/4 fick kapten Höglander order om att lossa saltlasten i Stockholm, vilket skedde i slutet av april 1860.

1860

Hösten 1860 förlorade Johan Bergman Olson och hans son Johan August Bergman skonerten Agne. Fartyget avseglade den 2/10 från Stockholm till Kalix med en last bestående av 22 st. levande svin, spannmål, mjöl, brännvin, bomullsgarn, kaffe m.m. På kvällen den 22/10 förläste fartyget vid ön Malören i Kalix' skärgård. Besättningen räddades men fartyget sönderslogs. Som olycksorsak angav skeppare Johansson att han blivit missledd av lotsarnas lanterna, som var på land men som skepparen trodde fanns på sjön.

1860 fick briggen Henrika en ny befälhavare vid namn Ludvig Magnus Romare, en bror till Johan Paulus och Carl Philip Romare. Denne var född 1833 i Torekov och var vid tillfället således 27 år gammal. Ludvig Magnus Romare hade under ett par år dessförinnan tjänstgjort som styrman på det av den äldre brodern Johan Paulus Romare kommenderade skeppet Haparanda innan han nu fick eget befäl. Den första resan för året gick från Stockholm till Haparanda med diverse varor. Därefter följde en resa från Haparanda till Livorno med plankor, sedan barlast från Livorno till Trapani, salt från Trapani till Bergen, barlast från Bergen till Newcastle och stenkol från Newcastle till Lissabon. Anlände till Lissabon den 7/5 1861 och fortsatte den 25/5 barlastad från Lissabon till St. Ybes. I St. Ybes lastades salt på Stockholm. Den 2/6 avseglade fartyget från St. Ybes och anlände till Stockholm den 23/7.

Våren 1860 utsågs Johan Fredrik Svensson till befälhavare på briggen Norden samt mönstrade en nio man stark besättning för resa från Stockholm till Genua med järn och plankor. Avseglade från Stockholm den 30/4. I Nordsjön mötte man svårt väder, varvid briggen sprang läck i öppna sjön och sjönk den 28/5 på position, latitud 52,25° N och longitud 32,15° E, omkring 60 engelska mil sydost om Lowestoffe. Hela besättningen utom en man kunde bärgas iland vid Westkapelle på den nederländska kusten. Matrosen D. H. Dahlin troddes ha omkommit men rapporterades sedan funnen drivande på ett vrakstycke den 29/5 av loggerten Antilope och landsattes i Lowestoffe den 31/5.

Briggen Swea avseglade den 7/8 1860 från Stockholm till Antwerpen med bräder och återvände till Stockholm med barlast och styckegods samt anlände till Stockholm den 24/9. Utgick ånyo den 11/10 1860 från Stockholm destinerad till Genua lastad med 6 st. kanoner, bräder, tjära och stångjärn och anlände till Genua den 2/12. Från Genua fortsatte fartyget barlastat till Trapani för att lasta salt på Stockholm samt anlände till Stockholm den 10/5 1861.

Barkskeppet Haparanda avseglade den 19/6 1860 från Stockholm till Genua med bräder och 34 st. kanoner och fortsatte från Genua till Antwerpen med marmor samt styckegods från Antwerpen till Stockholm. Anlände till Stockholm den 24/5 1861.

Briggen Paul avseglade den 16/7 1860 från Stockholm till Marseille med bräder, järn och stål, fortsatte från Marseille till Swansea med kopparmalm och barlast, stenkol från Swansea till Barcelona, barlast från Barcelona till Messina, styckegods från Messina till Hamburg samt barlast från Hamburg till Norrköping. Anlände i slutet av juli 1861 till Norrköping samt fortsatte den 2/8 från Norrköping till Sandörsunds lastageplats.

Skonerten Maria avseglade den 26/5 1860 från Stockholm till Antwerpen med bräder samt återvände från Antwerpen till Stockholm med barlast. Anlände till Stockholm den 25/7 och utgick ånyo från Stockholm till Antwerpen med bräder den 9/8. Från Antwerpen återvände fartyget den 22/10 till Stockholm med styckegods. Vintern detta år var emellertid tidig och redan i början av november hade Östersjöns is frusit till. Skonerten Maria blev därför vinterliggare i Malmö.

Briggen Astrid avseglade den 16/7 1860 från Stockholm till Sandörsund med delar av den i Port de Bouc intagna saltlasten. Utgick sedan i slutet av augusti från Sandörsund till Marseille med bräder och tjära och fortsatte den 15/12 från Marseille till Falmouth för order med en last bestående av majs.

Majslasten lossades sedermera i Waterford. Från Waterford fortsatte briggen Astrid med barlast till Swansea och vidare med stenkol från Swansea till Alicante, Anlände den 18/4 1861 till Alicante och fortsatte den 21/5 från Alicante till Torrevieja för att lasta salt på Stockholm. Avseglade en 9/6 från Torrevieja och anlände den 8/7 till Stockholm.

1861

Briggen Henrika avseglade den 6/8 1861 från Stockholm till Kalix med delar av den i St. Ybes intagna saltlasten. Via Haparanda utgick sedan fartyget från Kalix till Lissabon med en last bestående av plankor, åror och tjära. Anlände den 7/11 till Lissabon och fortsatte barlastad från Lissabon till St. Ybes med barlast. I St. Ybes lastades salt på Bergen. Avseglade den 6/12 från St. Ybes och anlände till Bergen den 16/1 1862. Från Bergen fortsatte briggen från Newcastle för att lasta stenkol på Lissabon, barlast från Lissabon till St. Ybes och vidare med salt från St. Ybes till Stockholm. Den 28/6 anlände Henrika till Stockholm med den i St. Ybes intagna saltlasten.

Befälet på briggen Swea övertogs den 6/7 1861 av sjökapten Johan Fredrik Svensson. Den 6/7 avseglade fartyget från Stockholm till Sandörsund med diverse varor. I Sandörsund lastades tjära och bräder och i början av augusti avseglade fartyget från Sandörsund till Antwerpen och sedan vidare från Antwerpen till Newcastle med barlast. Anlände den 17/10 till Newcastle och fortsatte den 25/10 från Newcastle till Genua med stenkol. Den 5/11 inkom briggen Swea till Ramsgate efter att ha varit i kollision med ett annat fartyg, varvid klyvarbommen förlorades och briggen dessutom led skada å skansbeklädnaden. Låg kvar i Ramsgate för reparation vintern 1861 – 1862.

Barkskeppet Haparanda avseglade den 5/7 1861 från Stockholm till Antwerpen med bräder och vidare från Antwerpen till Newcastle med barlast för att lasta stenkol och koks på Stockholm. Avseglade från Newcastle den 11/9 och anlände till Stockholm den 7/10 där fartyget blev vinterliggare.

Briggen Paul avseglade i mitten av augusti 1861 från Kalix till Alicante med plankor, fortsatte från Alicante till Swansea med barlast, stenkol från Swansea till Barcelona samt barlast från Barcelona till Benicarlo. Anlände den 28/2 1862 till Benicarlo och intog där en vinlast destinerad till Hamburg samt och anlände till Hamburg den 13/5. Sedan vinlasten lossats så fortsatte fartyget barlastat till Stockholm och anlände dit den 19/6.

Skonerten Maria avseglade i slutet av mars 1861 från Malmö och anlände till Stockholm den 15/4 med den i Antwerpen intagna styckegodslasten och fortsatte den 6/6 från Stockholm till Sandörsund med salt. Under sommaren genomfördes ett par resor mellan Sandörsunds lastageplats och Stockholm innan fartyget lades i vinterlag i Haparanda.

Briggen Astrid avseglad den 7/10 1861 från Stockholm till Genua med järn, bräder och tjära. Från Genua fortsatte briggen barlastad till Cagliari för att lasta salt på Stockholm och var den 13/5 1862 tillbaka i Stockholm.

1862

Briggen Henrika avseglade den 13/7 1862 från Stockholm till Haparanda med stångjärn för lastkomplettering och i Haparanda intogs tjära varefter fartyget avseglade med sin last till Genua. Den 11/12 anlände fartyget till Genua och fortsatte den 2/1 1863 barlastad från Genua till Cagliari för att lasta salt på Stockholm. Anlände den 28/12 till Stockholm med saltlasten (från Cagliari) och kvarlåg där över vintern.

Sedan skadorna på briggen Swea reparerats så kunde fartyget barlastat återvända till Newcastle i slutet av mars 1862 för att inta en ny stenkolslast. Denna gång blev destinationen Stockholm. Avseglade från Newcastle den 14/4 och anlände till Stockholm den 2/5. Den 4/6 avseglade fartyget från Stockholm till Sandörsund med barlast och diverse varor samt fortsatte från Sandörsund till Lissabon med plankor, sparrar, åror och tjära. Anlände den 28/8 till Lissabon och fortsatte den 26/9 från Lissabon till St. Ybes med barlast för att lasta salt på Stockholm samt anlände den 29/10 till sistnämnda ort, där fartyget efter lossning gick i vinterlag.

Barkskeppet Haparanda avseglade den 28/5 1862 från Stockholm till Genua med järn och fortsatte från Genua till Fiume (numera Rijeka) med barlast, ekstäf från Fiume till Barcelona och sleepers från Bordeaux till Malaga. Anlände den 2/3 1863 till Malaga och fortsatte den 14/4 med en last bestående av vegetabilisk olja från Malaga till St. Petersburg samt vidare med råg från St. Petersburg till Stockholm och anlände till Stockholm den 4/8.

Briggen Paul avseglade den 15/7 1862 från Stockholm till Sandörsunds lastageplats med järn för lastkomplettering (bräder) och fortsatte sedan från Sandörsunds lastageplats till Marseille samt anlände till Marseille den 26/10. Fortsatte den 23/12 från Marseille till Pomaron (Villareal) i Spanien med barlast fraktsökande. Här lyckades emellertid inte kapten Björklund finna någon frakt till antagligt pris utan fortsatte i slutet av januari 1863 till det betydligt säkrare kortet Newcastle för att lasta stenkol. Stenkolslasten lossades i mitten av april 1863 i Cagliari varefter fartyget återvände till Stockholm med en saltlast från Cagliari samt anlände till Stockholm den 6/7 1863.

Skonerten Maria seglade enbart inrikes under loppet av 1862 och blev vinterliggare i Kalix vintern 1862 – 1863.

Briggen Astrid avseglade den 7/8 1862 från Stockholm till Genua med stångjärn och bräder, fortsatte barlastad från Genua till Alexandria samt med en last bestående av vete och bomullsfrö från Alexandria till Falmouth för order. Nämnda last lossades sedermera i Glasgow i mitten av februari 1863 varefter fartyget fortsatte med styckegods och gastuber från Glasgow till Neapel. Anlände den 11/5 till Neapel och fortsatte den 1/6 från Neapel till Cagliari med barlast för att lasta salt på Stockholm samt anlände den 8/8 1863 till Stockholm.

1863

Briggen Henrika avseglade den 30/6 1863 från Stockholm till Genua med bräder och stångjärn, fortsatte barlastad från Genua till Cagliari och vidare med salt från Cagliari till Stockholm. Anlände den 28/12 till Stockholm och kvarlåg där över vintern.

Briggen Swea avseglade den 23/5 1863 från Stockholm till Sandörsund med spannmål och fortsatte från Sandörsund till Gloucester med battens. Anlände den 13/8 till Gloucester och fortsatte den 25/8 från Gloucester till Cardiff med barlast, stenkol från Cardiff till Lissabon samt barlast från Lissabon till St. Ybes. Anlände den 19/10 1863 till St. Ybes och avseglade den 26/10 från St. Ybes till Göteborg med salt. Anlände den 9/12 till Göteborg och sedan kapten Svensson avmönstrat besättningen därstädes såldes fartyget till Norge i februari 1864.

Barkskeppet Haparanda avseglade den 26/9 1863 från Stockholm till Genua med bräder, tjära och stångjärn. Anlände den 10/12 till Genua och fortsatte den 20/1 1864 från Genua till Cagliari med barlast. I Cagliari lastades salt och den 22/2 avseglade fartyget med saltlasten till Stockholm samt anlände till sistnämnda ort den 22/4 1864.

Briggen Paul avseglade den 8/8 1863 från Stockholm till Norrköping med plankor och barlast. I Norrköping kompletterades lasten med tjära och 75 st. kanoner och i början av november avseglade fartyget från Norrköping till Genua med den innehavda lasten. Fartyget anlände den 10/12 till Genua och sedan lasten från Sverige lossats så intogs en last bestående av kreatursben destinerad till Leith i Skottland. Avseglade den 30/1 1864 från Genua och anlände till Leith den 19/3. Från Leith fortsatte briggen med stenkol till Genua och med barlast från Genua till Cagliari. Anlände den 26/6 till Cagliari och intog här en last bestående av salt destinerad till Stockholm. Avseglade den 6/7 från Cagliari och anlände den 12/9 till Stockholm.

Den 47-årige sjökaptenen N. A. Bergström från Piteå övertog 1863 befälet på skonerten Maria. Liksom föregående år gick fartyget enbart i fraktfart mellan Stockholm och Sandörsunds lastageplats.

Briggen Astrid avseglade den 19/11 1863 från Stockholm till Rio de Janeiro med en last bestående av plankor, järn. Fortsatte barlastad från Rio de Janeiro till Bahia och vidare från Bahia till Falmouth för order med en last bestående av socker, en last som sedermera lossades i Stockholm i början av augusti 1864.

1864

Sommaren 1864 sjösattes det sjätte och sista nybygget vid Risö skeppsvarv, briggen Alida om 114 svåra läster, i vilken Johan Bergman Olson, handelsbolaget Bergman, Hummel & Co. (Johan August Bergman, David Hummel och Johannes Sällström) samt handelsmännen i Kalix Anders Bäckström och Lars Bergström ägde vardera 1/4. Skeppsbyggmästare vid bygget av briggen Alida var Eric Anton Löfgren och timmermän var J. P. Sehlstedt, Isac Norman, Anders Fredriksson, Gabriel Holmqvist, J. P. Lundström, L. P. Stålmarm, N. O. Strid och Lars Ytterberg.

I juli 1864 avseglade fartyget från Kalix till Leer (Nederländerna) med en last bestående av bjälkar och bräder med sjökapten Johan Fredrik Svensson som befälhavare och återvändande barlastat till Stockholm, där fartyget kvarlåg över vintern.

Briggen Henrika avseglade den 1/7 1864 från Stockholm till Kalix med styckegods och fortsatte från Kalix till Genua med trävaror. Anlände den 30/10 till Genua och fortsatte från Genua till Plymouth med kreatursben. Anlände den 7/3 1865 till Plymouth och sedan innehavd last lossats fortsatte fartyget barlastat till Hartlepool för att lasta stenkol på Stockholm samt anlände till Stockholm den 2/6 1865.

Barkskeppet Haparanda avseglade den 23/6 1864 från Stockholm till Antwerpen med järn, tjära, beck och trävaror och fortsatte barlastad från Antwerpen till Newcastle. Anlände den 31/8 till Newcastle. Här intogs en last bestående av koks, målarfärger, kvarnstenar, ankarkättingar, flintglas, rullbly, soda och stångjärn destinerad till Stockholm. Avseglade från Newcastle den 20/9 och anlände till Stockholm den 12/10. Kvarlåg i Stockholm över vintern.

Briggen Paul avseglade den 21/11 1864 från Stockholm till Marseille med en last bestående av plankor, järn och stål, fortsatte från Marseille till Cagliari med barlast och vidare från Cagliari till Stockholm med salt. Den 12/9 1865 anlände briggen till Stockholm med saltlasten.

I januari 1864 blev Johan Bergman Olson ensam ägare till skonerten Maria genom köp av Aron Zackrissons hälft i fartyget. Årets seglation utgjordes enbart av fraktresor mellan Stockholm och Kalix.

Briggen Astrid avseglade den 7/10 1864 från Stockholm till Genua med plankor och tjära samt anlände till Genua den 20/11. Från Genua fortsatte fartyget den 7/1 1865 från Genua till Cagliari med barlast och vidare med salt från Cagliari till Stockholm samt anlände till Stockholm.



Johan Bergman Olson

Efter ett slaganfall under ett sammanträde på Försäkrings AB Skandias kontor i Stockholm avled grosshandlare Johan Bergman Olson kl. 10 på kvällen den 30/1 1865, 64 år gammal.

Grosshandels- och rederiverksamheten drevs därefter vidare under firma J. Bergman O:son & Son under ledning av den näst yngste sonen Emil Bergman.

Under loppet av år 1865 såldes fyra av handelsbolaget J. Bergman O:son & Sons tillhöriga fartyg. Briggen Henrika såldes till ett partrederi i Stockholm med bl.a. dess befälhavare, sjökapten Ludvig Magnus Romare, som delägare. Barkskeppet Haparanda såldes till ett annat partrederi i Stockholm med dess befälhavare, Johan Paulus Romare, som delägare. Briggen Astrid såldes till Norge och skonerten Maria såldes i slutet av november 1865 till sjökapten Niklas Andersson i Kalmar.

Den 10/1 1866 genomfördes arvskifte efter den avlidne grosshandlaren Johan Bergman Olson.

Arvsskiftet utföll enligt följande avseende fartygen:

Briggen Paul, 1/2 i skonerten Rio och 1/4 i skonerten Ferdinand påfördes sonen Emil Bergman.

1/4 i skonerten Ferdinand, 1/4 i briggen Alida och 1/2 i jakten Noach påfördes sonen Johan August.

Del 2. Emil Bergman

Emil Bergman föddes i Stockholm den 16/10 1840 och fick sin utbildning bl.a. i Schweiz och Paris.

Johan Bergman Olson hade några år före sin död utsett sonen Emil som sin efterträdare avseende grosshandelsrörelsen.



Emil Bergman, troligen på 1860-talet

Skonerten Rio såldes på våren samma år till skepparen A. W. Malmberg i Gryt (Östergötland). Om Emil behöll andelen i skonerten Ferdinand eller avyttrade denna till partrederiet är inte känt. Hemmansägaren Jan Persson kom att vara fartygets huvudredare i ytterligare halvannat decennium. Waldemarsuddes funktion som omlastningsplats för norrbottniska produkter upphörde efter Johan Bergman Olsons död. Stockholms funktion som transitohamn för norrländska produkter hade vid denna tid i stort sett upphört. Istället valde exportörerna av norrländska produkter att transportera dessa direkt till kunden. För Ferdinands partredares del så kom det tidigare förvärvade fribrevet nu väl till pass. Efter 1866 års säsong upphörde Stockholmsresorna och istället kom fartyget att frakta sågade bräder och plankor från lastageplatser i Västerbotten och Västernorrland till nordtyska orter såsom Lübeck, Apenrade, Kiel och Rostock. På resa Örnsköldsvik – Lübeck med last av bräder så sprang fartyget läck i öppna sjön i november 1879 och nödgades anlöpa Stockholm för att lossa lasten och intas i torrdocka för reparation. De svåra skadorna på det gamla skrovet ledde till att haveristen kondemnerades men Jan Persson och hans medredare gav inte upp. Sommaren 1880 gjordes ett sista försök med Ferdinand men då vinsten uteblev så upphörde fraktresorna med skonerten.

Briggen Paul behöll Emil Bergman i flera år. Den 13/9 1865 avseglade briggen Paul från Stockholm till Genua med järn och bräder. Den 9/11 anlände fartyget till Genua och fortsatte den 8/1 1866 från Genua till London med styckegods. Nästa anhalt blev Newcastle dit fartyget kom med barlast (från London) för att lasta stenkol på Stockholm samt anlände till Stockholm den 17/4 1866.

1866

1866 köpte Emil Bergman tillsammans med den 36-årige sjökaptenen Johan M. Törngren, född i Asarum och borgare i Stockholm den vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså kopparfasta nybyggda briggen Ulrika om 69 nyläster, motsvarande 119 svåra läster eller 293 ton, av brukspatron Erik Häggström. Nyförvärvet döptes om till Johannes och till huvudredare utsågs handelsfirman J. Bergman O:son & Son. Briggen Johannes fördes till en början av sjökapt. Törngren. Fartyget sjösattes den 7/6 1866 och avseglade i början av augusti samma år med en trävaror och järn från Dalkarlså till Havre. Familjen Törngren var väl representerad ombord genom två av Johans yngre bröder, den 28-årige timmermannen J. C:son Törngren och den 17-årige jungmannen Nils Fredrik Törngren. Anlände den 8/10 till Havre och fortsatte den 20/10 ned barlast från Havre till Cardiff för att lasta stenkol på Pernambuco. Återvände till Europa med en last bestående av saltade hudar och horn från Pernambuco till Havre och anlände till sistnämnda ort den 29/4 1867. Från Havre fortsatte briggen barlastad till Cardiff för att lasta stenkol på Livorno och fortsatte med barlast från Livorno till Cagliari för att lasta salt på hemorten till Stockholm. Avseglade från Cagliari den 26/7 och anlände till Stockholm den 9/9.

Briggen Paul avseglade från Stockholm till Beirut den 6/7 1866 med en järnlast. Från Beirut fortsatte briggen barlastad till Alexandria för att lasta bomullsfrö på Falmouth för order. Lasten med bomullsfrö lossades sedermera i London i början av mars 1867. Från London gick briggen Paul med en styckegodslast som lossades i Konstantinopel. Fortsatte sedan in i Svarta Havet med barlast för att lasta majs på Falmouth för order. Även denna last lossades i London, vilket skedde i december 1867. I början av januari 1868 avseglade briggen Paul från London till Newcastle för att lasta stenkol, en last som lossades i Spezia i norra Italien i mars 1868. Därefter fortsatte fartyget till ön Sardinien för att lasta salt i staden Cagliari. Anlände till Cagliari den 15/4 och vidare från Cagliari till Stockholm. Avseglade från Cagliari den 27/4 och anlände till Stockholm den 27/7 1868.

1867 - 1868

Briggen Johannes avseglade från Stockholm till Lissabon den 2/10 1867 med skärjärn och plankor. Styrman ombord var Johans två år yngre bror, C. M. Törngren. Fartyget anlände den 16/11 till Lissabon och fortsatte den 17/12 från Lissabon till Rio de Janeiro med vin och salt. Anlände till Rio de Janeiro den 29/1 1868 och fortsatte den 20/2 med barlast från Rio till Santos för att lasta kaffe på Europa. Kaffelasten lossades i Bremen varefter briggen seglade vidare från Bremen till Stockholm med råg, harts, tobak och hampa samt anlände till Stockholm den 7/7 1868.



Foto på briggen Paul från 1880-talet

Sedan den innehavda lasten lossats så intogs barlast och fartyget avseglade den 24/7 till Nylands lastageplats i Ångermanälven för att lasta plankor på Paimboeuf. Anlände till Paimboeuf den 26/9 och fortsatte den 9/10 barlastad till Cardiff för att lasta stenkol på Rio de Janeiro samt ankrade Rio den 22/12. Från Rio de Janeiro fortsatte fartyget till New Orleans med kaffe samt vidare från New Orleans till Cette med stäf. Anlände till Cette den 17/7 1869. I Cette lossades den innehavda lasten och istället intogs en ny last bestående av salt. Den 17/8 avseglade Johannes till Buenos Aires med den intagna lasten samt framkom till Buenos Aires den 30/10. Den 5/1 1870 avseglade briggen från Buenos Aires till Le Havre i Frankrike med en last bestående av kaffe samt socker och sirap. Den 16/1, då fartyget befann sig i Atlanten på höjden av Rio de Janeiro gick jungmannem Eric Olsson från Mörrum överbord och omkom. Omkring kl. 02.15 natten mellan den 4/3 och 5/3 med mörk och ojämn luft samt kultje då fartyget befann sig på position latitud 20°N och longitud 34°W ropade utkiken plötsligt ”Fall!”. Rodret lades då genast upp och briggen föll hastigt av, men törnade emot ett större skeppsvrak som sågs törna runt i sjön med botten i vädret och som synes vara ett större fartyg utan master men som troligen hade riggen hängande fast, vilken släpade under briggens botten. Då det blev halvt dagar syntes briggen törna emot skeppsvrakets tätt om styrbords fockröst och att två plankor under vattenlinjen var illa skadade och sönderrivna samt att kappen var avriven och briggen sprungit läck. Den 6/3 på morgonen befanns mycket vatten i rummet och att briggen läckte 14 tum på 4 timmar. Den hade inte tidigare läckt så mycket under 14 dagar. Den 7/3 var vädret stillt och med klar luft. Vid kontroll av erhållna skador så bemärktes att kappen var av på och ovan kölen för och akter så långt man kunde se och att den på flera ställen var ihopvikt, i synnerhet på styrbords sida. Briggen fortfor att läcka 14 tum i vakten och läckan fortfor under hela resan mer eller mindre till den 10/4, då fartyget kom in i Le Havres docka. Den 10/5 avseglade briggen Johannes från Le Havre och den 20/5 ankrade fartyget på Stockholms ström.

Sedan den innehavda lasten lossats så blev Johannes intagen i torrdocka. Kappen avtogs och fartygets botten blev driven samt tre plankor borttagna och ersatta med nya plankor samt ny metallförhyddning pålagd.

Briggen Paul avseglade den 1/9 1868 från Stockholm till Nice med järn och trävaror. Anlände den 14/12 till Nice och fortsatte den 31/12 från Nice till Cagliari med barlast för att lasta salt på Stockholm samt anlände till dit den 7/5 1869.

1869 – 1870

Den 14/7 1869 avseglade briggen Paul från Stockholm destinerad till Haparanda med styckegods och fortsatte från Haparanda till Triest med tjära, stäver från Triest till Rochefort, barlast från Rochefort till Newcastle samt stenkol från Newcastle till Stockholm. Avseglade från Newcastle den 27/5 1870 och anlände till Stockholm den 13/6. Utgick den 4/7 från Stockholm till Gävle för att lasta plankor på Carthagera och anlände till sistnämnda ort den 31/8. Avseglade den 24/9 från Carthagera till Antwerpen med korn och vidare med barlast från Antwerpen till Newcastle för att lasta stenkol på Palermo. Resorna fortsatte sedan med barlast från Palermo (via Salerno) till Cette. I Cette lastades vin och med denna last avseglade Paul den 5/4 med den innehavda lasten till Stockholm samt kom till sistnämnda ort den 7/7 1871.

Sedan briggen Johannes blivit istandsatt vid torrdockebesöket i Stockholm så överlämnade sjökaptén Törngren befälet på fartyget till den 31-årige sjökaptén Johan Fredrik Forssberg, vilken påmönstrade en åtta man stark besättning och intog en last bestående av stångjärn och bräder för resa till Rio de Janeiro.

Besättning som påmönstrade briggen Johannes av Stockholm den 28/6 – 4/7 1870 i Stockholm

Titel	Namn	Födelseår	Hemort	Civilstånd	Hyra (öre/månad)
Sjökaptén	Johan Fredrik Forssberg	1831	Stockholm	Gift	
Konstapel	Adolf Ose Bäckström	1840	Vaxholm	Gift	42
Matros	Gabriel Berg	1844	Zicklas	Ogift	38
Lättmatros	Enock Gerhard Carlsson	1847	Karlskrona	Ogift	26
Jungman	Johan Engelbert Fridfelt	1854	Gävle	Ogift	12
Kock	Otto Nilsson	1851	Asarum	Ogift	15
Lättmatros	C. E. Wall	1844	Stockholm	Ogift	29
Styrman	Justus Veron	1841	Husby	Gift	60
Timmerman	Johan Andersson	1833	Väster Färnebo	Gift	46

Avseglade från Stockholm den 4/7 1870 och anlände till Rio de Janeiro den 24/9, vilket måste betecknas som en snabb resa. Den 29/10 fortsatte fartyget från Rio de Janeiro till New York med kaffe och anlände till sistnämnda ort den 5/1 1871. Efter ankomsten till New York rymde den 44-årige lättmatrosen C. E. Wall från Stockholm. Den 10/2 1871 avseglade briggen Johannes från New York till Antwerpen med en spannmålslast. Fartyget framkom emellertid aldrig till sin destination, vilket tyder på att det förlist i Atlanten och hela dess besättning omkommit.

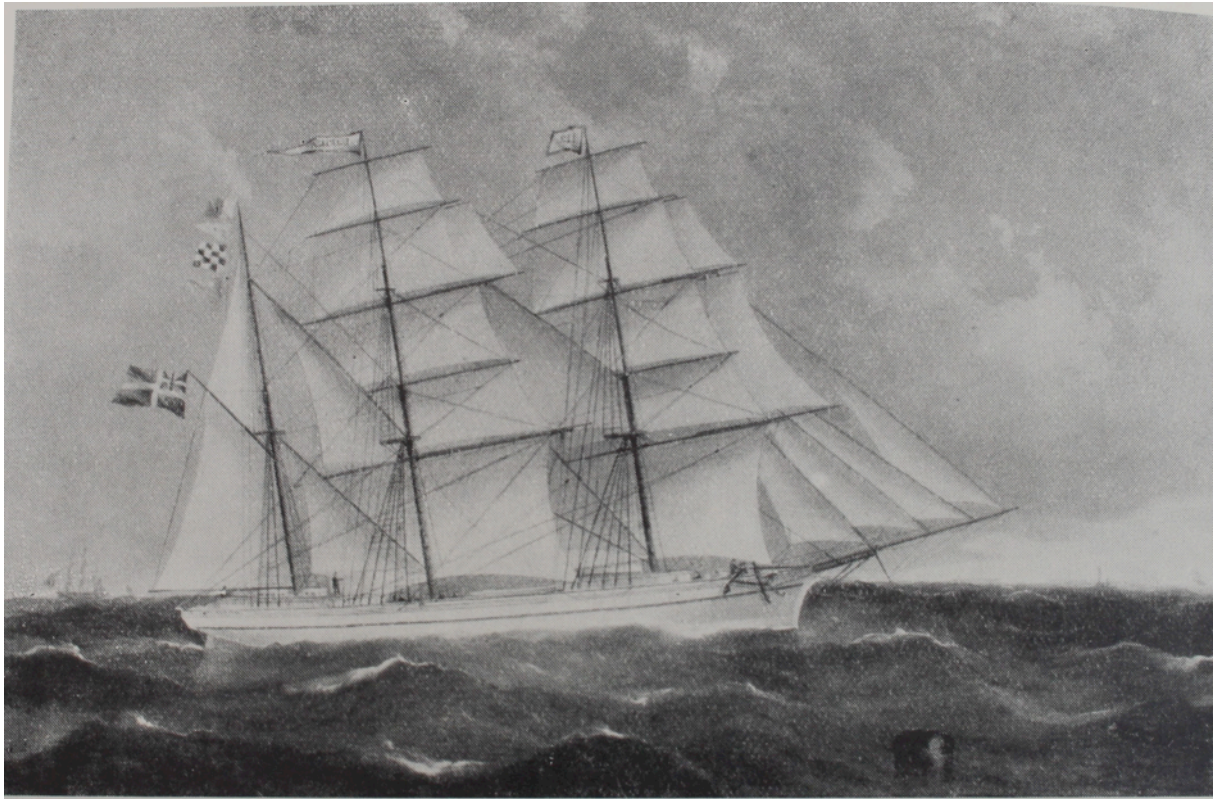
1871

Den 23/8 1871 avseglade briggen Paul från Stockholm till Neapel med en last bestående av järn, stål, plankor m.m. Den 25/8 blåste en tilltagande storm från sydsydväst till västsydväst med regn och ökad hög sjö, varigenom fartyget arbetade svårt och varunder märktes att lasten i akterrummet hade arbetat sig loss, varför besättningen påbörjade arbete med att stötta och kila densamma. Under tiden detta arbete pågick så började fartyget att allt mer och mer arbeta. Vinden ökade även, med halvmulen luft. Klockan 2 på eftermiddagen vände man sydväst och i slutet av vakten pumpades läns. Under den påföljande natten blåste en tilltagande storm av västsydväst med hög brytande sjö, svår slingring och

sättning, varvid bogsprötet och klyvarebommen flera gånger sattes upp och sjön stod jämnt över däck. Alla segel fastgjordes utom de båda undre märsseglerna och förstängstageglet. Vattnet ökade i fartygets pumpar. Klockan 8 lades nordvästvärt och pumpades läns. Från klockan 8 blåste en svår orkanlik storm från västsydväst och sydväst med byluft. Sjön tilltog att bryta och vräkte alltjämt över däck. Fartyget arbetade och slingrade hårt så att skeppare Björklund befarade att masterna skulle gå överbord. Vid nedgåendet (med lanternor) bemärktes att den övre lasten vid skeppsbestånd av stålradar och plankor arbetat sig loss samt att den vid varje överhalning hade kastat sig åt ömse sidor varav fartygets slingring och arbete i högst betydlig grad ökades så att det var i nära redlöst tillstånd.

Risken var överhängande att fartyget skulle bli svårt läck och mista masterna. Till följd härav beslöts för det helas bevarande att hålla av för att inkomma till Sandhamn och därifrån gå in till Stockholm i ändamål att undersöka fartyget och få lasten faststuvad. Detta beslut fattades och verkställdes varefter fartyget den 28/8 återkom till Stockholm. Några dagar senare återupptogs den avbrutna resan och den 6/11 anlände briggen slutligen till Neapel. Fortsatte därefter barlastad från Neapel till Trapani och vidare från Trapani till Bergen med salt samt vidare från till Bergen till Stockholm med en last bestående av sill och fisk. Sålades 1872 till ett partrederi i Göteborg med skeppsklareraren Carl Borlind som huvudredare.

I juli 1871 gjorde Emil Bergman sitt sista fartygsförvärv, barkskeppet Ulrika av Dalkarlså om 119 nyläster, vilket vid tillfället var liggande i Stockholm och som registrerades på familjeföretaget J. Bergman O:son & Son.



Barkskeppet Ulrika. Målning från 1870-talet av okänd konstnär

Till befälhavare på skeppet utsågs sjökapten Johan Törngren, vilken även gick in som delägare med 1/8 i fartyget. Den 2/8 avseglade Ulrika från Stockholm till Rio de Janeiro med en last bestående av järn och plankor och anlände knappt tre månader senare, den 29/10, till Rio de Janeiro. Fortsatte från Rio till Maceio med barlast för att lasta bomull på Liverpool. Vände sedan åter stäven västerut befraktad att lasta plankor i St. John N. B. (Kanada) på Liverpool. Lasten under utresan utgjordes av styckegods. Den 17/8 1872 var fartyget tillbaka i Liverpool. Sedan trävarulasten lossats så intogs en last bestående av barlast och 1309 fat salt fläsk destinerad till Stockholm. Avseglade från Liverpool den 5/9 och anlände till Stockholm den 9/10. Fortsatte sedan från Stockholm till Skutskär för att lasta plankor och bräder på Bordeaux. Anlände till Bordeaux den 12/1 1873. Sedan trävarulasten lossats så

intogs en bestående av vin och styckegods destinerad till Buenos Aires och vidare från Buenos Aires till Hull med hudar och talg. Anlände till Hull den 27/10 och fortsatte från den 11/11 från Hull till Cardiff barlastad för att lasta stenkol på Barcelona. I Cardiff byttes befälhavare varvid sjökapten J. F. Molander övertog befälet och den 15/12 1873 avseglade Ulrika från Cardiff samt anlände till Barcelona den 18/2 1874. Från Barcelona följde en barlastresa till salthamnen Torrevieja för att lasta salt på hemorten Stockholm.



Emil Bergman med dottern Sigrid och en förvaltare Nygren på Waldemarsudde runt 1872

Avseglade den 10/4 från Torrevieja. Den 10/5 då skeppet befann sig i Engelska Kanalen påseglades det utanför Goodwin Sands av en engelsk brigg. De erhållna skadorna var så pass omfattande att Ulrika nödgades gå in till Ramsgate för reparation, sedan fartyget besiktigats på Downs redd. Det visade sig att fartyget erhållit skador på storriggen på babords sida, erhållit skador på ledstång, nagelbänk, brädgång, bastingering samt fått tre stöttor skadade. Den 22/5 var reparationerna verkställda och fartyget kunde återuppta den avbrutna resan samt anlände till Stockholm den 4/6. Sedan saltlasten lossats så fortsatte Ulrika den 23/6 till Nordmaling (för lastkomplettering) med en last bestående av stångjärn destinerad till Barcelona. Avseglade den 27/7 från Nordmaling till Barcelona med stångjärn och plankor. Den 22/9 på höjden av Palma överfölls fartyget av en svår storm med åtskilliga blixtar, varunder alla segel med undantag undre märsseglen och förstång bärgades. Påföljande dag bärgades förmärseglet. Åskvädret fortfor med blixtar så starka att hela atmosfären syntes upplyst. Stormen tilltog allt mer och mer. Under en häftig vindstöt kantrade skeppet på sidan så att hela överskeppet stod under vatten. I detta kritiska ögonblick beslöt kapten Molander att lossa skoten på seglen så att dessa inte skulle kunna ta någon vind. Denna åtgärd visade sig vara lyckad och ledde till att skeppet åter reste sig och den 30/9 anlände skeppet lyckligen till Barcelona. Sedan den innehavda lasten lossats så intogs barlast för vidare färd till salthamnen Cagliari. Avseglade den 29/10 från Barcelona och anlände till Cagliari den 11/11. I Cagliari intogs en saltlast destinerad till hemorten Stockholm och den 7/5 1876 anlände fartyget till Stockholm. Efter återkomsten till Stockholm återtog befälet på barkskeppet Ulrika av sjökapten Törngren. Från Stockholm fortsatte fartyget till Härnösand för att lasta trävaror på Bordeaux samt anlände till sistnämnda ort den 5/8. Från Bordeaux följde en barlastresa till Cardiff för att lasta stenkol på Santos. Anlände till Santos den 10/12 1876 samt fortsatte därifrån den 19/1 1877 med bomull, en last som lossades i mitten av april i Liverpool. Därpå följde en ny saltresa från Liverpool till Danzig, barlast från Danzig till Piteå och trävaror från Piteå till Flensburg dit fartyget kom den 14/8. Sedan trävarulasten lossats i Flensburg så följde en barlastresa till Stockholm, varefter fartyget fortsatte med järnlast (destinerad till Philadelphia) till Gävle för lastkomplettering. I Gävle skedde befälhavarbyte, varvid sjökapten C. J. Lindh övertog befälet.

Avseglade i oktober 1876 från Gävle till Philadelphia med järn och trävaror och anlände till Philadelphia 22/1 1877. Fortsatte den 16/2 från Philadelphia till Marseille med majs och vidare från Marseille till Port de Bouc med barlast för att lasta salt på Sverige. Denna saltlast lossades i Köpmanholmen i slutet av juli 1877 och ersattes av en planklast destinerad till Bordeaux. Anlände Bordeaux den 26/9 och fortsatte därifrån med barlast till Cardiff för att lasta stenkol på Kingston samt återvända därifrån till Europa med en sockerlast från Jamaica. Sommaren 1878 var fartyget tillbaka i Sverige. I Husum intogs en last med trävaror destinerad till Marseille och den 14/11 1878 anlände fartyget till Marseille. Fortsatte den 19/12 från Marseille till orderhamnen St. Thomas i Danska Västindien med barlast. Efter en lång och motig resa genom Medelhavet beslöt kapten Lindh gå in till St. Ybes för att lasta salt. Den 7/2 1879 ankrade Ulrika i St. Ybes hamn och den 27/2 1879 avseglade fartyget från St. Ybes till Mandal (för order) med en intagen saltlast. Ankrade den 2/4 vid Kleven. Den 10/4 lämnade fartyget Kleven för att gå till Göteborg med lots ombord. Ankaret lyftes och fartyget gick till segels efter lotsens kommando men vind och ström satte det ned på land, där det var bråddjupt, men det skrapade med styrbords sida uppåt stenarna och törnade med aktern. Genom hastig tillökning av segel och manövrering åstadkoms likväl att fartyget icke stannade. Resan fortsattes. Skeppet läckte visserligen mera än vanligt så att man ofta måste pumpa, men som ingen fara kunde vara, så lämnades lotsen och resan fortsattes. Vinden drog sig på nordost med snö och storm. Den 11/4 klockan 1 på eftermiddagen kom Mandalslots längs sidan. Då beslöts att gå till ankars, men strömmen var hård och vinden kastade under land så att man ej kunde komma in till Mandal. På natten blåste det upp igen, så att man måste pressa med segel för att klara land. Inre klyvaren blåste sönder och förstäng blåste alldeles bort. Stormen fortsatte till den 13/4 och den 14/4 ankrades på Rivö bank. Den 18/4 seglade fartyget därifrån och den 19/4 ankrades på Älvsborgsfjorden vid Göteborg, varifrån fartyget avseglade och den 22/4 ankrade fartyget vid Karlshamn. Lasten lossades där och fartyget togs upp på varvet.

När kapten Törngren kommit till Karlshamn nåddes han av beskedet att fartygets huvudredare, Emil Bergman och grosshandelsfirman J. Bergman O:son & Son försatts i konkurs. P.g.a. att grosshandlare Bergman inte kunnat lösa in en låneväxel på 8.000 :- hos Riksbanken som förföll den 15/4 1879 så valde Riksbanken att försätta Bergman i konkurs och lämnade in en ansökan om konkurs av Bergmans verksamhet vid Stockholms rådhusrätt den 24/4. När målet behandlades vid rådhusrätten den 28/4 så framkom det att Bergmans skulder till olika fordringsägare uppgick till sammanlagt 668.779:52 och sedan målet slutgiltigt avgjorts av rådhusrätten sommaren 1879 så var konkursen ett faktum.



Emil Bergman och Amalia med döttrarna Maria och Thyra

Emil Bergman gifte sig 1872 med Susanna Amalia Rundeberg och fick med henne döttrarna Maria Henrika (1874) och Thyra Amalia (1875). Familjen bodde i det större huset på Waldemarsudde. På

äldre dagar erhöll Emil ledgångsreumatism och vistades ofta på Porla brunn eller på Sättra brunn, där hans tre år äldre bror Gustaf arbetade som intendent åren 1879 – 1886. Faderns vacklande hälsa ledde till att familjen inte hade råd att bo kvar på Waldemarsudde utan sålde fastigheten och flyttade den 29/12 1890 till gården no. 122 i Södertälje. Emil Vergman avled den 6/11 1900, 60 år gammal.

Del 3. Johan August Bergman/von Bétzen, Hummel & Co/Bergman, Hummel & Co

Johan August Bergman föddes den 5/1 1827 i Stockholm och var äldst i syskonskaran av åtta barn till grosshandlaren Johan Bergman Olson och dennes hustru Henrica Deutsch.

Efter att ha genomgått elementarläroverket tog han 1842 studentexamen i Uppsala. Han tillbringade sedan en tid utomlands för att bättra på sina språkkunskaper. Efter hemkomsten fick han under några år på faderns kontor en inblick i handelsyrket. Johan August Bergman kom att inrikta sin verksamhet på östra Norrbotten, där fadern hade egendomar och en omfattande affärsverksamhet.

1848 flyttade Johan August till Björkfors' egendom i Nederkalix, där han blev sin faders förvaltare av egendomarna. I samband med det tidigare nämnda arvsskiftet den 10/1 1866 av Johan Bergman Olsons egendom så kvarstod J.A. Bergman som förvaltare av egendomen Björkfors å sterbhusets vägnar tills dess denne några år senare löste ut övriga arvingars andelar och blev ensam ägare till Björkfors' egendomar.

Den 24/4 1852 gifte sig Johan August Bergman med Karolina Törnqvist (född 1823), dotter till handelsmannen i Torneå Carl Törnqvist och dennes hustru Anna Govenius. Karolina Törnqvist hade kommit till Björkfors som husföreståndarinna och ansvarade för minuthandeln på gården. De fick fem barn. Sönerna Johan August "John" (född 1853) och Carl Emanuel "Manne" (1854) samt döttrarna Hilda (1855), Térèse (1857) och Elin (1863).

von Bétzen, Hummel & Co

I slutet av 1840-talet inflyttade till Nederkalix från Göteborg herrar David Hummel och Viktor Leonard von Bétzen.

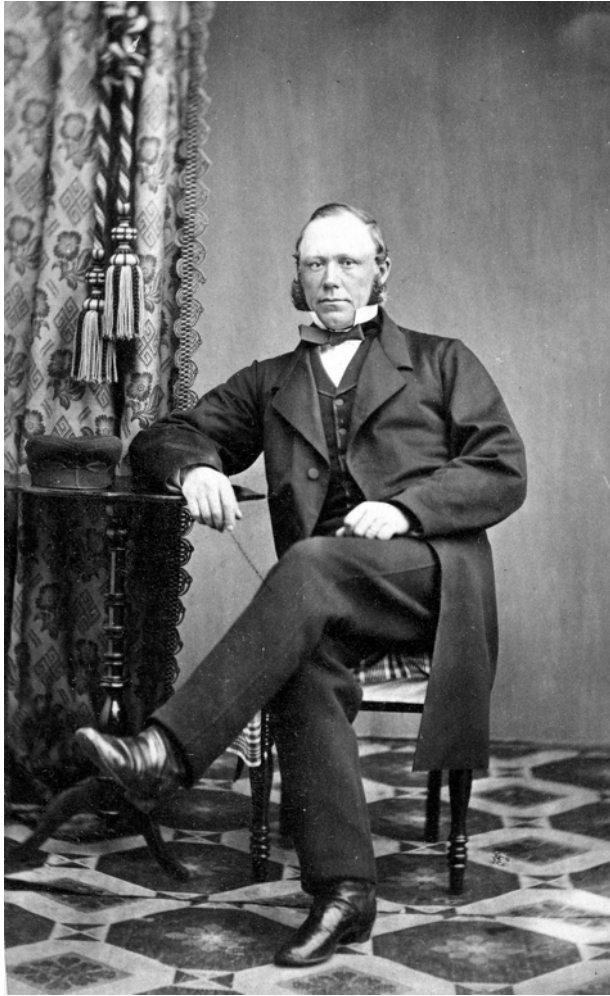
David Hummel var född 29/7 1820 i Lerum och var son till ägaren av Kullens bomullsspinneri, Hans Wilhelm Hummel, och dennes hustru Gustava Lamberg. Det var meningen att David skulle studera vid handelsskolan i Göteborg men dessa studier kunde inte slutföras. 1836, då David var blott 16 år gammal brann faderns spinneri och han fick sluta sin skolgång för att istället arbeta och bidra till familjens omedelbara försörjning. Han kom på en fiffig idé att köpa upp ved av bönderna och köra in den till Göteborg och sälja den där med god förtjänst. Ynglingens initiativrikedom uppmärksammades snart av stadsmäklaren Arvidsson, hos vilken han sedan tjänstgjorde som inspektör på Lagklarebäck i sju år. Därefter övergick han till de ansedda handelsföretagen Grönwall & Co. och J. Barkley & Co. i Göteborg. Fick 1846 i uppdrag av sin arbetsgivare att resa upp till Norrbotten för att klara ut några trassliga affärer. Sedan uppdraget utförts och Hummel lärt känna Kalixområdets (med omnejd) potential m.a.p. bruks- och sågverksrörelse så föreslog han sin uppdragsgivare (handelshuset) att göra en sådan satsning. Då emellertid detta inte visade något intresse så beslöt David Hummel att realisera sina planer på egen hand.



Johan August Bergman, kanske på 1860-talet

Inom kort kom han i kontakt med en annan f.d. Göteborgare i Nederkalix, Viktor Leonard von Bétzen, som han antog till kompanjon. V. L. von Bétzen var född 1823 i Göteborg och var son till skeppsredaren och handelsmannen i Göteborg Johan Gustaf von Bétzen och dennes hustru Anna Sofia von Aspern.

Till en början inskränkte sig kompanjonernas rörelse till handel med handsågade bräder och bjälkar samt bilade sparrar. De sistnämnda bilades av traktens bönder i vikarna Harasviken och Kotalahti på Risön på uppdrag av herrar von Bétzen och Hummel och exporterades framförallt till Danmark och Tyskland. Som deras förläggare fungerade till en början handelsmannen och sågverksägaren i Haparanda Erik Asplund.



David Hummel

Kompanjonerna var bosatta på den gård som lanthandlaren Eric Magnus Meijer uppförde 1846 på Nederkalix kyrkby och som numera hyser Café Myggan. Meijer gick i konkurs 1850 och flyttade i samband därmed till Kalifornien. Gården köptes nu av von Bétzen och Hummel och renoverades, varvid en andra våning byggdes på huset. Efter något år flyttade Hummel från huset sedan han byggt sig en egen gård ovanför Grodparken. David Hummel gifte sig den 23/5 1851 med Alida Brattberg (född 1828) och dotter till handelsmannen och fabrikören i Göteborg Johan Reinhold Brattberg och dennes hustru Susanna Lydia Lindström. Paret fick med tiden åtta barn, Davida Wilhelmina (1852), Alida (1854), David Magnus (1858), Axel Fredrik (1860), Mary Amanda (1862), Ivar August (1864), James Reinhold (1867) och Erik Gustaf (1868).

Viktor Leonard von Bétzen fann sin hustru på närmare håll. Den 16/10 1856 gifte han sig med Emma Fredrika Östman (född 1839), dotter till apotekaren i Nederkalix Claës Fredrik Östman och dennes hustru Sara Fredrika Wacklin. De fick barnen John Gustaf (1857), Naëma Sofia (1858), Emma Alida (1860), Hedvig Alfrida (1863), Beda Victoria (1864), Charles Fredrik (1870) och Tyra Elwira (1872).

1850 erhöll både David Hummel och Viktor Leonard von Bétzen burskap som handelsmän i Haparanda stad. Den sistnämnde utsågs även till portugisisk vicekonsul i nämnda stad.

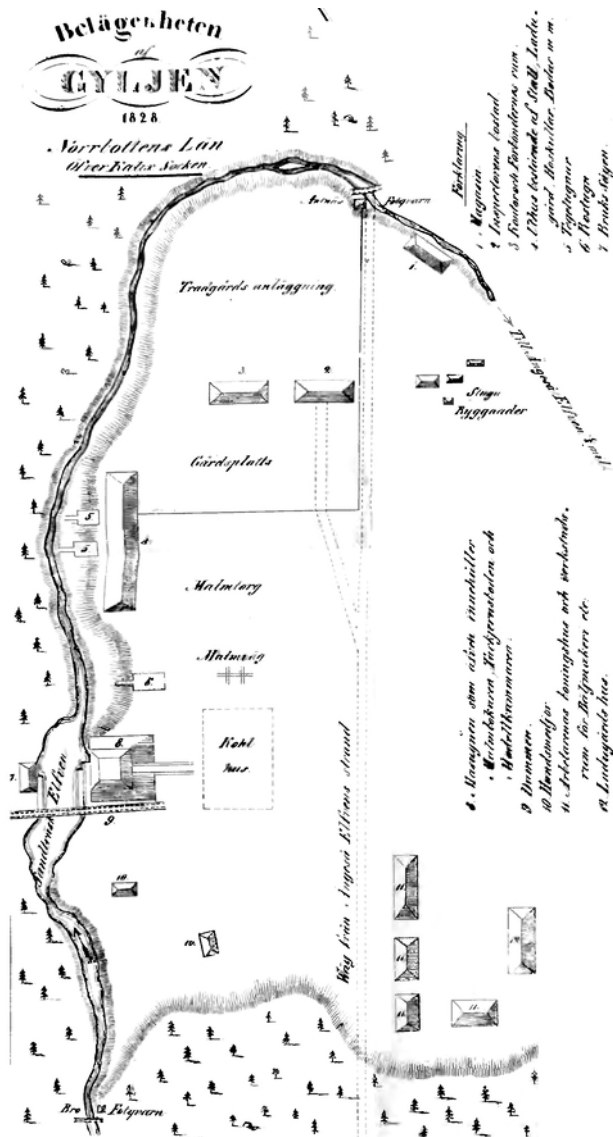


Viktor Leonard von Bétzen

För att kunna expandera verksamheten behövdes mer kapital. På så sätt fick man kontakt med Johan August Bergman och med dennes fader, den välbärgade grosshandlaren Johan Bergman Olson som blev bolagets främste förläggare. Johan August Bergman inträdde 1850 i bolaget, vilket nu kom att kallas von Bétzen, Hummel & Co. Med nytt friskt kapital i ryggen kom verksamheten att växa ordentligt. Den första satsningen blev köpet av 1/4 i Gyljens bolag i september 1851 av översten greve Caspar Wrede för 20.000 riksdaler riksmünt, vilket följdes av 2/16 i samma bolag i november samma år från ryttmästare Wilhelm Fredrik Tersmeden. Sedan von Bétzen, Hummel & Co 1853 förvärvat ytterligare 9/16 i Gyljens bolag från friherrinnan Maria Adelswärd hade man därmed verksamheten i egna händer.

Anläggningarna bestod av en masugn med hytta, kolhus, en tvåbladig vattensåg och en tullmjölkvarn samt över 100.000 hektar skog och ett magasin beläget vid Töre hamn.

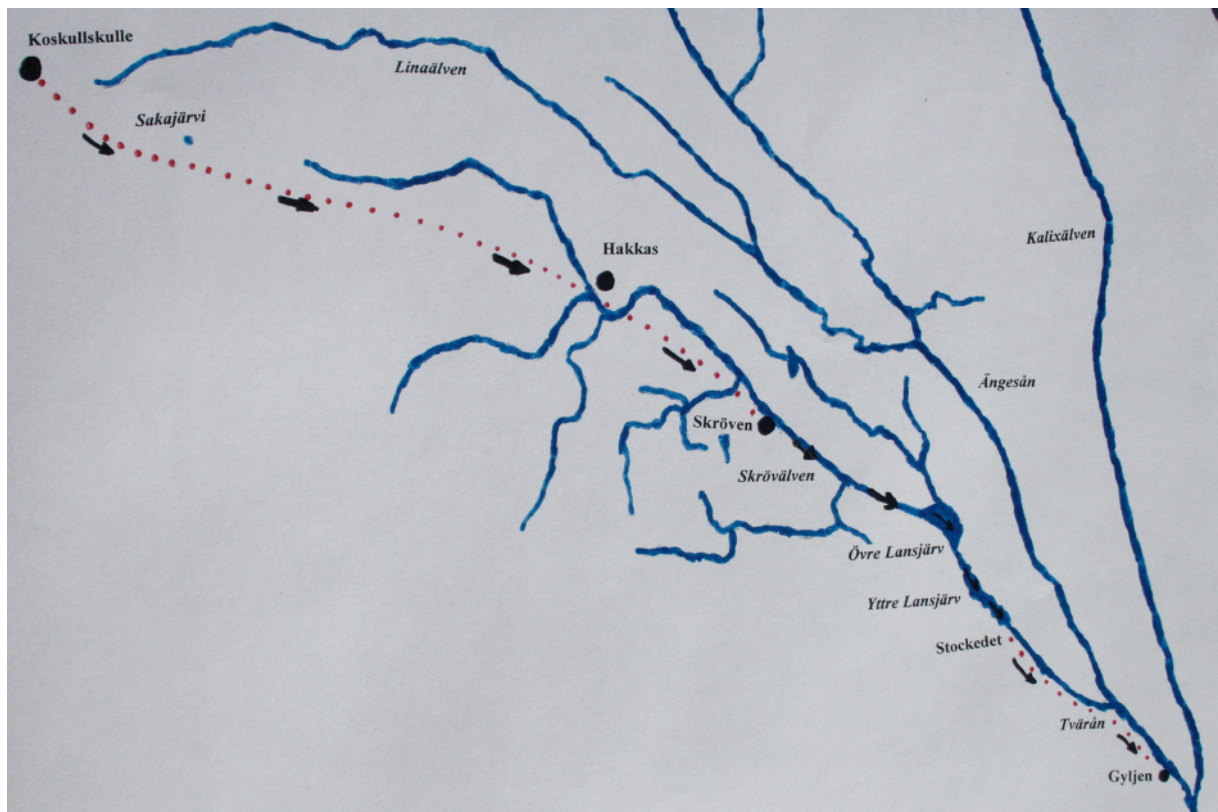
Masugnen anlades i slutet av 1820-talet på Kvarnbäckens strand av överstelöjtnanten, friherre Caspar Wrede, översten Conrad Åkerhjelm, ryttmästaren, friherre Wilhelm Fredrik Tersmeden, överstelöjtnanten, greve Carl von Rosen, premiärlöjtnanten, greve Adolph von Rosen, bergsrådet Carl Magnus af Robson samt bergsrådet Isak Johan Quensel. Platsen låg drygt 1,5 km från bäckens utlopp vid Ängesån, ungefär 1/2 mil norr om Överkalix kyrka. En plats där Ängesån rinner ihop med Kalixälven. Mitt emot, på östra stranden av Ängesån låg hyttan. Den första blåsningen vid masugnen skedde 1828. Malmen bröts vid Koskuskulle, Malmberget och fraktades vintertid 7 mil med häst eller renrajder till Skröven där malmen lastades av och lades i upplag. En häst drog normalt ett lass om ca. 300 kg medans en ren orkade med knappt hälften, ca. 150 kg. Från Skröven transporterades malmen sommartid med en storbåt, vilken sägs ha varit 9 meter lång och 2 meter bred och torde ha lastat omkring 45 ton på Skrövelälven till Yttre Landsjärv. 1853 anges att Gyljens bolag ägde två sådana båtar och att båda numera var obrukbara. Från Skröven fraktades malmen med hästar och renar vintertid längs Skrövelälven – Lansån, Orrasjärv och Storvrået in i Tvärån. Vid Stockedet (Långviksudden) gick transportererna upp på land och följde landsvägen ned till Gyljen.



Karta över Gyljens bruk 1828

Transporten av malm de 14 milen mellan Malmberget och Gyljen tog således två vintrar och en sommar i anspråk. Tackjärnet som producerats vid Gyljens masugn forslades sedan de sex milen med båt uteder Ängsån och Kalixälven till Räktforsen, vilken inte bedömdes farbar med båt. Från Räktforsen gick transporterna på obanade skogsvägar till Töre lastageplats där ett stort och rymligt magasin i två våningar var uppfört och utgjorde nederlag för olika varor i väntan på skeppning med båt söderut.

Den tvåbladiga vattensåg som tillhörde Gyljens bolag låg ursprungligen i Bonders by i Nederkalix socken men sedan timmertillgången minskat kraftigt i Kalixtrakten så flyttades denna 1844 – 1845 till Ängsån invid masugnen. Masugnen vid Gyljen gjorde sin sista blåsning 1856, varefter driften upphörde efter att masugnen åren 1828 – 1856 ha producerat ca. 6.000 ton tackjärn under sammanlagt 1.577 dygn. Efter nedläggningen av masugnen som var föranlett de dyra transporterna av malm och färdigt tackjärn, så beslöt bolaget att expandera inom den lovande skogsnäringen. Då masugnen och vattensågen emellanåt led av vattenbrist så anlades 1856 en omkring 4 km lång kanal som förde över vatten från Tvärån till Sandjärv och Kvarnbäcken.



Karta över transportvägen av malm mellan Koskullskulle och Gyljen



Gyljens vattensåg



Tackjärnets väg från Gyljen till Töre



Carl Emil Grundén med maka

Ett annat företag i Överkalix socken som kom i von Bétzen, Hummel & Co:s händer var vattensågen i byn Rödupp.



Rödupps herrgård på 1800-talet

I februari 1846 köpte Sundsvallsbon Carl Emil Grundén tillsammans med handlarern och apotekaren i Nederkalix Erik Magnus Meijer ett markområde vid Storbäckens utlopp i Kalixälven av Rödupps byamän i avsikt att där bygga en såg. Efter det att Meijer gått i konkurs och flyttat till USA och Kalifornien så blev Grundén ensam ägare till anläggningen och fortsatte verksamheten i egen regi vid sågen i Rödupp, dit han flyttat 1855. Att driva sågverk kostade emellertid pengar och för att kunna driva verksamheten vidare så nödgades Grundén sälja 1/12 i Rödupps sågverk till von Bétzen, Hummel & Co. Sågen övergick senare helt och hållet i bolagets ägo men Grundén fortsatte att verka i bolagets tjänst som sågverkspatron i Rödupp.

I januari 1854 köpte von Bétzen, Hummel & Co 1/12 i Låsholmens bolag av patron Grundén. Carl Emil Grundén hade tillsammans med en annan Sundsvallsbo, handelsmannen Johan Eric Söderberg den 26/1 1848 köpt den s.k. Låsholmen av Wånafjärdens byamän för 300 riksdaler riksgälds och bildade detta bolag med syfte att använda området som lastageplats/omlastningsstation för gods som skulle vidare upp i landet respektive varor som skulle skeppas söderut. Lastageplatsen fick namnet Carlsborg (senare stavat Karlsborg) efter dess grundare Carl Emil Grundén och hyste boningshus, magasin, smedja, arbetsstuga, barlastbrygga och bommar. Låsholmens bolag arrenderade även stränderna runt Låsholmen för samma ändamål.

1856 utträdde Johan August Bergman ur handelsbolaget von Bétzen, Hummel & Co men behöll sin andel i Låsholmen med därtill hörande holmar, lägenheter och lastageplatsen. 1860 sålde Grundén ytterligare 3/12 i Låsholmen till von Bétzen, Hummel & Co. I detta köp ingick herrar Grundéns och Söderbergs andelar i sågverksanläggningen i Rödupp jämte inventarier och alla arrendelägenheterna i Över- och Nederkalix.

Expansionen fortsatte i mitten av 1850-talet då en ny vattensåg med två ramar uppfördes i Yttermorjärv, vilken 1863 fick sällskap av en ångsåg på samma plats. Enligt en uppgift från 1863 – 1864 hade denna ångsåg en kapacitet som var tre gånger så stor som den befintliga vattensågen.

Vid sidan om driften av sågverk och lastageplatser ägnade sig von Bétzen, Hummel & Co även åt handel med tjära och pottaska (kaliumkarbonat) samt bedrev rederiverksamhet i mindre skala.

1857 köpte von Bétzen, Hummel & Co tillsammans med lanthandlarna i Nederkalix Johan Bergmark och Lars Bergström skonerten Jenny om knappt 63 svåra läster från Skönviks bruk. Detta fartyg insattes i fraktfart mellan Kalix och Stockholm med i huvudsak trävaror som utlast och spannmål och styckegods som returlaster. 1857 – 1858 fördes fartyget av skepparen Martin Holmström, vilken 1859

ersattes av C. Eriksson och 1860 av A. E. Schmidt. Fr.o.m. sommaren 1861 fördes Jenny av skepparen Anders Johansson, vilken ju tidigare fört Johan Bergman Olsons skonert Agne.

1858 köpte von Bétzen, Hummel & Co storbåten Albion om knappt 23 svåra läster, vilken användes i lokal fraktfart. I detta fartyg ägde lanthandlaren Erik Lindgren från Töre 1/5. Enligt 1860 års Taxeringslängd ägde Björkfors sågverks ägare hela eller delar av detta fartyg, vilket tyder på att Johan Bergman Olson också kan ha varit intressent i detta. Det nämns emellertid inte framöver, vilket tyder på att det inte använts efter sommaren 1859.

Bergman, Hummel & Co

Den 19/6 1863 upplöstes firma von Bétzen, Hummel & Co, varvid Viktor Leonard von Bétzen utträdde ur firman och David Hummel ensam övertog firmans affärer och fortsatte rörelsen för egen räkning. Året därpå flyttade von Bétzen med sin familj till Stockholm. Det belopp han lösts ut med torde ha gjort honom till en rik man. Han kunde nu köpa sig fastigheter i Stockholm och förvärvade 1868 godset Lillsved i Värmdö socken samt 1888 Resta säteri i Nysätra socken, Uppland. Han avled 1906 83 år gammal.

Den 1/9 1863 upprättades bolagskontrakt mellan herrar David Hummel, Johan August Bergman och Johannes Sällström, vilka tillsammans bildade handelsbolaget Bergman, Hummel & Co. I detta bolag ägde David Hummel och Johan August Bergman vardera 7/16 och Johannes Sällström 2/16. Detta skedde genom att herrar Hummel och Bergman satsade vardera 22.750 riksdaler och Sällström 6.500 riksdaler i bolaget.

Johannes Sällström var född den 21/12 1830 på Mårtsön (Nederkalix socken) och var son till hemmansägaren Johan Sällström och dennes hustru Maria Helena Johansdotter Wallman. Han började i unga år som dräng på familjen Bergman Olsons gård i Näsby och blev med tiden ett betrott ombud för patron Bergman Olson. Under många år kom Sällström att sköta underhandlingarna med traktens bönder om vilka dimensioner på plankor och bräder som önskades av arbetsgivaren och om det fanns avsättning för tjära och andra lokala exportvaror. Den 9/4 1864 gifte sig Johannes Sällström med 21-åriga Anna Taube, dotter till tullinspektören i Haparanda Otto Reinhold Taube och dennes hustru Fredrika Kjellerstedt. Paret födde ett barn, sonen Ernst Johannes 1865 och var bosatta på den s.k. Udden i Nederkalix.

Handelsbolaget Bergman, Hummel & Co ägde vid denna tid två sågar i Yttermorjärv samt delar i Gyljens och Låsholmens bolag samt 1/3 i skonerten Jenny. I ett tillägg till kontraktet mellan bolagsmännen i Bergman, Hummel & Co omnämns även briggen Eupatonia. Huruvida detta fartyg ingick som ägodel eller om möjligen bolaget var lastägare i fartyget vid tillfället är okänt. Briggen Eupatonia omnämns inte vidare i några andra handlingar.

De påföljande årens goda konjunkturer, inte minst för sågverksnäringen, medförde en mycket kraftig expansion av verksamheten.

Som tidigare nämnts gick Bergman, Hummel & Co in som delägare med 1/4 i den 1864 vid Risö skeppsvarv nybyggda briggen Alida, f.ö. döpt efter David Hummels hustru. Vid arvsskiftet efter avlidne Johan Bergman Olson den 10/1 1866 så erhöll ju Johan August Bergman 1/4 i nämnda brigg, en andel som han sedermera överförde till nämnda handelsbolag.



Johannes och Anna Sällström samt deras fosterdotter

Med sjökapten Carl Johan Rundqvist som befälhavare utgick fartyget i maj 1865 från Stockholm till Fécamp med trävaror och fortsatte barlastat från Fécamp till Kalix med barlast. Under resan eller under vistelsen i Kalix avled kapten Rundqvist. Ägarna tillsatte då istället sjökapten C. F. Hultén som ny befälhavare sedan fartyget anlänt till Stockholm från Kalix med tjära och barlast den 26/10 1865. Fortsatte den 16/11 från Stockholm till Bilbao med bräder, järnvägsmaterial från Bilbao till London och barlast från London till Newport. Under loppet av år 1866 zinkförhyddes skrovet, ett arbete som torde ha skett i England, varefter fartyget återvände till Kalix, där det kvarlåg över vintern.

Under loppet av år 1867 gjordes en resa t.o.r. Kalix – Köpenhamn med trävaror som utlast och styckegods i retur. Befälhavare på fartyget var nu E. Sjöberg. Därefter seglade Alida från Kalix till Stockholm med en planklast. Kvarlåg i Stockholm över vintern. Utgick ånyo i slutet av april 1868 från Stockholm till St. Petersburg med barlast och med sjökapten Sven H. Morin som befälhavare. Från St. Petersburg fortsatte fartyget med råg och rågmjöl till Kalix och vidare från Kalix till Hull med plankor och battens samt med stenkol från Hull till Haparanda. Därefter åter till Hull med en last bestående av plankor och battens från Kalix. Anlande den 19/10 1868 till Hull och fortsatte den 7/11 från Hull till Cette med beck samt vidare från Cette till Göteborg med salt. Anlande den 4/2 1869 till Göteborg och fortsatte den 10/5 från Göteborg till hemorten Kalix. Under sommaren 1869 genomfördes en resa t.o.r. Kalix – Antwerpen med trävaror som utlast och barlast i retur. Utgick ånyo från Kalix den 28/8 destinerad till Havre med trävaror. Den 10/9 1869 passerades Öresund och styrdes sedan vidare genom Kattegatt med en gynnsam sydsydostlig vind. Under den påföljande natten på höjden av Anholt blev

fartyget påseglat av en främmande skonare som ej visade lanternorna. Stöten träffade babords bog och tog där bort klyvarebommen, waterstag och galjon. Vidare bräcktes ankarstocken, två fasta stöttor för ut, skarndäck, kranbalken och en del av den fasta backen. Jagaren och en del av det stående och löpande godset förstördes vid sammanstötningen. Efter några minuter skiljdes fartygen åt utan att man ombord på Alida kunnat upptäcka den främmande seglarens namn. Sedan seglarna skiljts åt försökte besättningen efter bästa förmåga återställa uppkomna skador. Då det dagades befann kapten Morin skadorna vara så stora att resan ej kunde fortsättas utan ansåg sig nödsakad att anlöpa Göteborg för att reparera lidna skador varefter resan till Havre fortsattes. Sedan trävarulasten lossats i Havre så återvände fartyget till Stockholm med en styckegodslast och vidare från Stockholm till Dieppe med plankor och järn, barlast från Dieppe till Poole och lergods från Poole till Stockholm. Den 23/6 1870 kom fartyget till Stockholm, varifrån fartyget fortsatte till hemorten Nederkalix den 16/7 till Kalix. Resorna fortsatte med plankor från Kalix till Calais, barlast från Calais till Hartlepool och stenkol från Hartlepool till Stockholm samt kom till sistnämnda ort den 1/10 1870. Sedan stenkolslasten lossats i Stockholm intogs en last bestående av havre och den 27/10 avseglade briggen från Stockholm till Shoreham med nämnda last. Fortsatte barlastad från Shoreham till Newcastle och vidare med stenkol till Göteborg där fartyget lades uppför vintern.

Vintern 1871 såldes fartyget till ett partrederi i Gåsö (Bohuslän) med sjökapten C. J. Hansson som korrespondentredare. Därmed sattes punkt för Bergman, Hummel & Co:s engagemang i allmän fraktfart.

Skonerten Jenny, i vilken Bergman, Hummel & Co. övertagit von Bétzen, Hummel & Co:s andel (1/3) behölls till 1865, då fartyget såldes till Oskarshamn. I dess ställe köptes skonerten Venis från Olofsfors bruks ägare. Detta fartyg var byggt 1852 i Väddö socken av furu på klink och uppmättes till knappt 57 svåra läster. Som befälhavare på Venis utsågs Jennys förre befälhavare Anders Johansson och liksom föregångaren insattes fartyget i fraktfart mellan Kalix och Stockholm till dess det 1867 såldes till Kalmar. Samma år (1867) inköptes en ersättare, skonerten Norden om 72 svåra läster, vilken både övertog Venis' befälhavare och trad. Detta fartyg var byggt 1857 i Uppveda (Vätö socken) av furu/klink. På resa Kalix – Stockholm med plankor och ribb törnade Norden den 21/10 1869 på klippan Norra Gåssten (utanför Singö) i Ålands hav och vattenfylldes. Haveriet skedde dock på grunt vatten varvid fartyget kunde bärgas och kom den 29/10 till Stockholm där det genomgick en välbehövlig reparation kommande vinter. Efter ytterligare två säsongers seglation mellan Kalix och Stockholm avyttrades Norden till Oskarshamn 1872.

Den sista seglaren som förvärvades av Bergman, Hummel & Co. var jakten Thor om 13 nyläster, vilken tillkom 1868 och fördes av skepparen N. F. Åström. Detta fartyg behölls av sina ägare åtminstone till 1889.

De fortsatta förvärven omfattande enbart ångdrivna enheter. Det första ångdrivna förvärvet skedde 1864 då ångslupen Wikingen köptes från Norrköping. Wikingen var byggd 1862 vid Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm för räkning ett bolag i Norrköping och användes där i frakt- och passagerarfart mellan Norrköping och Marmorbruket i Kolmården samt var försedd med en ångmaskin om 10 hästkrafter. I Bergman, Hummel & Co:s tjänst fördes Wikingen till en början av skepparen G. Dahlberg. Fartyget användes förmodligen till en början främst för transporter av chefer och anställda mellan sågverken i Yttermorjärv och Nederkalix och för bogseringsuppdrag.

En av de första resorna fartyget gjorde slutade med en snöplig grundstötning. Norrbottens-Kuriren den 18/8 1864 berättar följande: ”För några veckor sedan gjorde Kalixångslupen Wikingen en tur till Haparanda. Resan hit gick lyckligt och väl, men på återvägen senare på aftonen kom densamma på grund, hvarifrån den, efter att med sin ångpipa hafwa wid pass en timmes jämneskrin, genom Sparres tillkomst lyckligen befriats”. Med Sparre menas den för räkning Swansteins bolag nybyggda propellerångaren Carl Sparre, som nämnda sommar insatts i reguljär fart mellan Haparanda och Salmis.



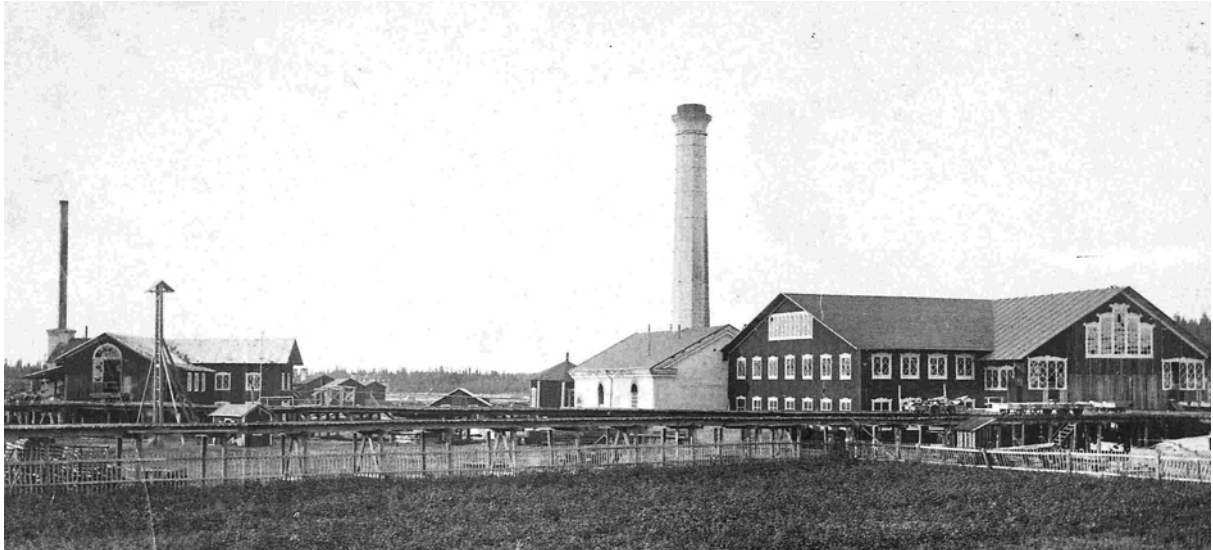
Ångslupen Vikingen

Runt 1870 gjorde handelsbolaget Bergman, Hummel & Co stora satsningar inom sågverksnäringen. Det började med att man hösten 1868 lät uppföra en ny enramig ångsåg vid lastageplatsen Carlsborg, vilken omfattade såghus, kramhus, lokomobilhus samt materialkammare. Sågställningen var enkelramig och försedd med ett dubbelt cirkelsågbord för klingan samt matarverk och kramverk. Vid anläggningen fanns också en lokomobil om 16 hästkrafter byggd av J. & C. G. Bolinders Mekaniska

Verkstad. Sågverksrörelsen i Karlsborg (stavningen ändrades efter några år från Carlsborg till Karlsborg) utgjorde till en början en relativt ringa del av Bergman, Hummel & Co:s verksamhet och omfattande engagemang. Produktionen vid de båda sågarna i Yttermorjärv, Rödupp och vid Gyljens bruk hade en enorm betydelse för hela Kalix älvdals försörjning. Bergman, Hummel & Co använde egna och befraktade fartyg för import av stora partier av nödvändighetsvaror, som genom ett system av s.k. bolagsbutiker distribuerades ut över hela verksamhetsområdet. Uppfraktningen av varorna skedde företrädesvis med båt sommartid och därför måste stora förråd läggas upp.

Handelsbolaget Bergman, Hummel & Co var organiserat så att David Hummel med huvudkontor i Kalix skötte skogsaffärerna och sågverksrörelsen. Patron Johan August Bergman med huvudkontor på Skeppsbron i Stockholm hade hand om utlandsaffärerna. Johan August erhöll den 22/1 1861 burskap som grosshandlare i Stockholm (hade sedan tidigare burskap i Haparanda) och använde den av fadern förvärvade egendomen Waldemarsudde som upplag för in- och utgående varor.

Redan när den första sågen vid Karlsborg togs i bruk var firmaledningen på det klara med att kapaciteten var otillräcklig. Därför beslöt man sig för att bygga en ny fyr-ramig ångsåg bredvid den första sågen. I oktober 1870 var den nya sågen igång och den 24/3 1871 telegraferade David Hummel till J. A. Bergman "Karlsborgssågarna arbetar förträffligt, 600 halfdygnet". Ångsågen vid Yttermorjärv lades ned och revs 1874.



De båda ångsågarna vid Karlsborg före 1900 års brand

Kapaciteten vid Karlsborg ökades något 1876, då den mindre sågen försetts med ytterligare en ram.

För att kunna betjäna sågarna och effektivisera timmerhanteringen samt andra transporter vid Kalixälvens mynning så beställde Bergman, Hummel & Co 1869 en ny renodlad bogserbåt vid Lindholmens Mekaniska Verkstad i Göteborg och som levererades 1870 och döptes till Kalix. Fartyget uppmättes till 5 nyläster och var försett med en ångmaskin om 25 hk. Till befälhavare på Kalix utsågs skepparen Pehr Sennström.

Den 16/6 1870 berättade Norrbottens-Kuriren följande om detta nyförvärv:

”Från Lindholmens Mekaniska Verkstad har helt nyligen gått av stapeln ett ångfartyg med maskin af 25 hästkrafter, beställt af ett bolag i Nederkalix. Fartyget lär, enligt Göteborgs Annonsblad, utmärka sig genom hållbarhet och ändamålsenlighet”.



Ångbogseraren Ytterstfors 15 (f.d. Kalix). Foto från Bengt Westins samling

Kalix fick 1873 sällskap av en äldre utrangerad hjulångare Wermdö inköpt från Stockholmsområdet och som av de nya ägarna döptes om till Risö. Detta fartyg var byggt 1854 vid Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm och användes till en början i last- och passagerartrafik mellan Stockholm och Dalarö. Risö uppmättes till 4 nyläster och var försedd med en ångmaskin om 20 hk. Till befälhavare på ångaren Risö utsågs skepparen A. Lindgren. Tack vare sitt förflutna som passagerarfartyg hände det dock då och då att fartyget användes för personbefordran. Haparandabladet av den 2/8 1884 berättade följande om när Johan August och Karolinas nästa yngsta dotter Térése gifte sig:

”Smyckad med ”sommarlöv” och flaggor lade ångaren Risö den 24 juli kl. 2 e.m. ut ifrån Grytnäs brygga med brudpar, släktingar samt tärnor och marskalken. Båten ångade upp till den med flaggor och kransar festligt prydda stranden vid Kyrkostaden, varifrån en mattbelagd allé av granar och björk, ledde till kyrkan, som var invändigt klädd i grönt och blommor och vid stora gångens slut med kolonner av murgrön, på vilka man läste brudparets initialer. Sedan brudens farbroder, kungl. hovpredikanten Bergman tagit plats innanför altargången, inträdde under orgelns toner brudparet, doktor J. Nordlund och fröken Térése Bergman. Efter avslutad vigselakt samlades bröllopsgästerna vid ångbåtsbryggan, varifrån tvenne ångare förde dem till det emellan sommarlandet inbäddade Grytnäs, där vid suset av spelande vattenkonster brudens föräldrar, dagen till ära gåvos middag”.



Kalix kyrkostad på 1880-talet



Kalix kyrkby på 1880-talet. Bogserbåten med gnistskydd på skorstenen är förmodligen Kalix. Fotograf okänd.

Uppblomstringen av sågverksnäringen vid Kalixälvens mynning innebar också ett uppsving för skeppsbyggeriet vid Risö skeppsvarv. Här byggdes dock inte längre segelfartyg utan istället pråmar, vilka användes för lastning och lossning av större fartyg som själva inte kunde lägga till vid kajerna p.g.a. sin storlek eller djupgående. Under en period fungerade även Risö udde som utlastningshamn för sågverken uppströms i Kalix älvdal. Det mesta av det sågade virket flottades till hamnen där det uppstaplades i trianglar för torkning, innan det skeppades vidare. Det var inte bara sågat virke som skeppades ut utan även stora mängder handbilade sparrar som exporterades bl.a. till Danmark och Tyskland. Utlastning av tjära och andra varor som smör, skinn, pottaska och lim skedde också över hamnen. Tjära exporterades framförallt till de stora sjönationerna England och Nederländerna för såväl den civila som den militära flottans räkning, en export som fick allt mindre betydelse mot slutet av 1800-talet i takt med att fartyg med järnskrov ersatte fartyg med träskrov. När fartygen anlände till hamnen med varor som ortsbefolkningen hade behov så lastades varorna in i något av de fyra magasin som fanns i hamnområdet. Varorna hämtades vidare med småbåtar till beställaren och vintertid med häst och släde eftersom landsväg saknades. Ibland gick det vintertid från hamnen på Risön långa forer med hästdragna slädar upp längs älvdalen ända upp till Överkalix. Det var främst mjöl, salt, socker, spannmål och specerier som levererades till handlare längs färdvägen.



Hjulångaren Risö under arbete invid Kalix kyrkby på 1880-talet. Fotograf okänd.

Bergman, Hummel & Co:s verksamhet i Lule älvdal

Den 6/6 1844 erhöll handels- och nämndemannen Erik Hedström, bosatt på Kläppgården, Edefors tillstånd att anlägga ett sågverk vid Bodträskån av Harads byamän. Hedström ålades att anlägga en mjölkvarn med malningsrätter efter ägostorlek. Kammarkollegiet gav den 9/12 1847 Hedström tillstånd att anlägga en såg och den 12/12 1847 att anlägga en mjölkvarn. Med handelsmannen Olof Bergman från Luleå som medintressent (3/8 i anläggningen) så påbörjades bygget av ett två ramars sågverk och en kvarn omfattande tre våningar. Projektet omfattade även anläggandet av en damm i Spikselån belägen 150 meter uppströms sågverket.

Byggnationerna kom igång, 1856 fanns damm i Spikselån, sågkanalen var rensad och kvarnen uppbyggd. Kontorsbyggnad och bolagsaffär uppfördes rätt tidigt men anläggningen gav till en början ett dåligt ekonomiskt utfall. Straxt innan sågverket var klart att tas i drift (1849) avled Olof Bergman. Bergmans arvingar och Hedström bildade Bodträskfors sågverksförening. 1854 eller 1855 försattes Erik Hedström emellertid i konkurs. 1855 utgjordes Bodträskfors sågverksförening av kvartetten, löjtnant Carl Otto Bergman, apotekaren och handelsmannen Jakob Arvid Huss och handelsmannen Nils Erik Bergström samt handelsmannen Olof Daniel Sundberg, alla Luleåbor och ägare av vardera 1/4 i anläggningen. De tre förstnämnda var befryndade med varandra som arvingar till Olof Bergman.

1857 sålde Carl Otto Bergman sin andel till handelsmannen i Haparanda, Erik Asplund och vid samma tid förattes apotekare Huss' verksamhet i konkurs. Under 1860-talet blev Nils Erik Bergström dominerande ägare i Bodträskforsanläggningen genom köp. Driften av anläggningen å bolagets vägnar sköttes till en början av inspektör A. J. Sundbaum. Denne anlade 1858 ett tegelbruk, vilket uppfördes vid vägen ner mot Kamrum. År 1860 övertogs förvaltaresysslan vid Bodträskfors av den tidigare delägaren, militären (numera översten) Carl Otto Bergman. 32 år gammal, med god utbildning (student vid Uppsala Universitet 1850), entusiastisk och fylld av idéer. Han tog genast itu med att göra rationaliseringar, moderniseringar och ombyggnad av anläggningen. Sågen utvidgades och försågs med en cirkelsåg, kapsåg, kantverk och hyvelmaskin, vilket innebar ett bättre råvaruutnyttjande. Bräder och fyrkantsvirke flottades från sågverket till Luleå (Pontusudden) för vidare utskeppning och export. Carl Otto Bergman inriktade sig på att trygga tillgången på timmer och köpte in hemman av fattiga ägare, som erhöll s.k. Åboavtal, d.v.s. rätt att bo kvar på sina gårdar men ålades skyldighet att utföra dagsverken som arbetskraft hos bolaget. Han hade också stort intresse för modernisering av jordbruket och gav åboerna lärdom om bättre driftmetoder.

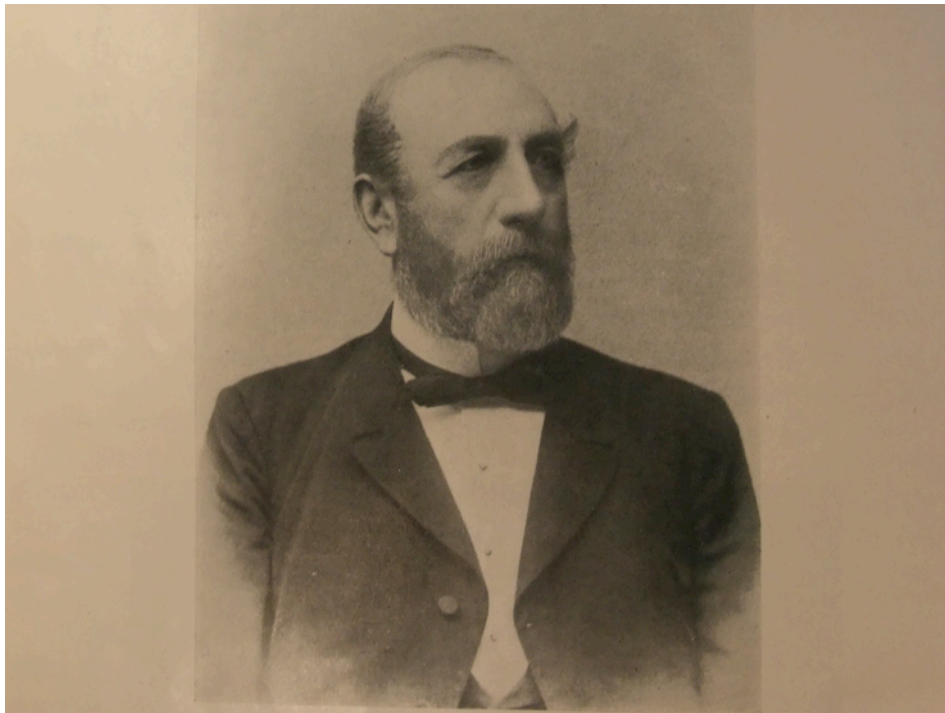


Bild på Carl Otto Bergman

Förvaltare Bergman bodde till en början med sin familj i kontorsbyggnaden, men 1869 valde han att uppföra en mer ståndsmässig bostad. En rosamålad herrgård i Bodträskfors, uppfördes i två plan, med 11 rum och kök, och med verandor omslingrade av murgrönor. Runt herrgården anlades en tre hektar stor lummig park med växter och vattenkonst. Längst bort i parken, uppe på den s.k. Tempelbacken anlades ett lusthus där kulörta lyktor lyste upp, och lättare förtäring kunde intas, medan brukets egen hornmusikkår underhöll värdfolk och gäster. Runt bruket växte ett stort antal byggnader upp. I Kamrum vid Luleälven anlades en ångbåtsbrygga och stora magasinsbyggnader. Vägen upp till Bodträskfors herrgård passerade tegelbruket, med lerbråk, torkhus, tegelugn, magasin samt en liten stuga och bostad för tegelmästaren. Närmare parken omgavs vägen av en ståtlig aspallé. Ett stort s.k. bondstall låg här, där besökare kunde ställa in sina hästar. Intill fanns redskapsbod och spruthus. Sågverksbyggnaderna var uppförda längs med Bodträskåns utlopp till den första (av sex) dammslussar. Denna var byggd av grovt virke och hade "mansardtak". Vid mörker användes gaslampor, och överst på taknocken snurrade en plåtflagga med byggnadsåret utstansat. Efter kvarnen och över dammen, som utgjorde körbro, kunde man korsa ån till dess södra sida. Där fanns två stora arbetarkaserner med vardera 12-14 rum uppförda. Där stod också finnstugorna, och vid ån låg smedjan

med bostadshus, kolbod, bagarstuga och snickarverkstad. Nedanför herrgårdbyggnaden vid ån låg en stallbyggnad med stallkammare för hästkötare samt spiltor för åkhästar och arbetshästar, tjurar och oxar jämte ladugårdslänga för kor, kättar för kalvar, får, getter och höns. Vidare fanns grishus, magasinsbyggnader och växthus, jordkällare mm. Här arbetade en mängd personal, kogubbar och gummor, trädgårdsmästare, grisskötare, ladugårdspigor och drängar. Här fanns också allehanda magasin, vedbodar och isbod. Förvaltare Bergman hade också genom underhandling med bolagets störste konkurrent, Gellivareverken, tillförsäkrat Bodträskforsföretaget ensamrätt till avverkning under 10 år av allt det timmer som flottades efter Bodträskån ned mot Bodträskfors.

I ett nummer av Tidning för trädgårdsodlare hösten 1884 berättas om Carl Otto Bergmans framgångrika experiment med odling av vindruvor vid herrgården i Bodträskfors. "Vindrufvorna voro här färdiga den 1 juli, söta och, enligt sörländingarnas utsago, af utmärktaste beskaflenhet. Klasarne väga 1 ½ skålpund. Skörden riklig!"

I februari 1869 sålde Nils Erik Bergström 1/32 i Bodträskforsanläggningen till Carl Otto Bergman för 8.000 :- . Våren 1870 sålde Bergström resterande 8/32 av egendomen till handelsbolaget Bergman, Hummel & Co. Med denna försäljning följde också Bergströms 19/32 i det numera nedlagda Bergmanska skeppsvarvet på Pontusudden i Luleå, där lastageplatsen för Bodträskfors sågverks varuutförsel låg. Totalsumman för detta köp uppgick till 70.000 :- . Bergman, Hummel & Co:s förvärv av andelar i Bodträskfors sågverk fortsatte under 1870-talet och åtta år senare ägde bolaget 77/96 delar i anläggningen. Delägaren David Hummel kallade Bodträskfors sågverk "en pärla" och gladde sig över bolagets förvärv. Behållningen för 1871 uppgick till 50.000 :- trots stora avskrivningar. 1870 var Bodträskfors sågverksförening sökande till tomt- och boplatz vid Karlsvik, några kilometer nordväst om Luleå. Denna ansökan upptogs sedermera av och beviljades Luleå Ångsnickeri AB, som bildades 1873.

Luleå Ångsnickeri AB konstituerades vid ett sammanträde hållet i Stockholm den 1/2 1873. Vid detta sammanträde utsågs grosshandlarna David Hummel och Johan August Bergman att genom deras firma Bergman, Hummel & Co utgöra interimsstyrelse och handlägga bolagets affärer och till Kongl. Maj:t ingå med ansökan om fastställelse. Sedan bolagsordningen fastställts så höll bolagets sin första ordinarie stämma den 9/7 1873 i Luleå. Vid denna stämma var 26 st. lottägare närvarande, av vilka handelsbolagen Bergman, Hummel & Co (600 aktier), Göteborgsföretaget Renström & Co (300 aktier) och Sundström & Ekbäck (175 aktier) var de största delägarna. Till ledamöter i styrelsen valdes herrar David Hummel och Paul Govenius. Luleå Ångsnickeri AB satsade på två anläggningar, en sexramig ångsåg vid Karlsvik och en ångsnickerifabrik på den plats skeppsvarvet Oscarsvarv tidigare haft sin verksamhet i Luleå.

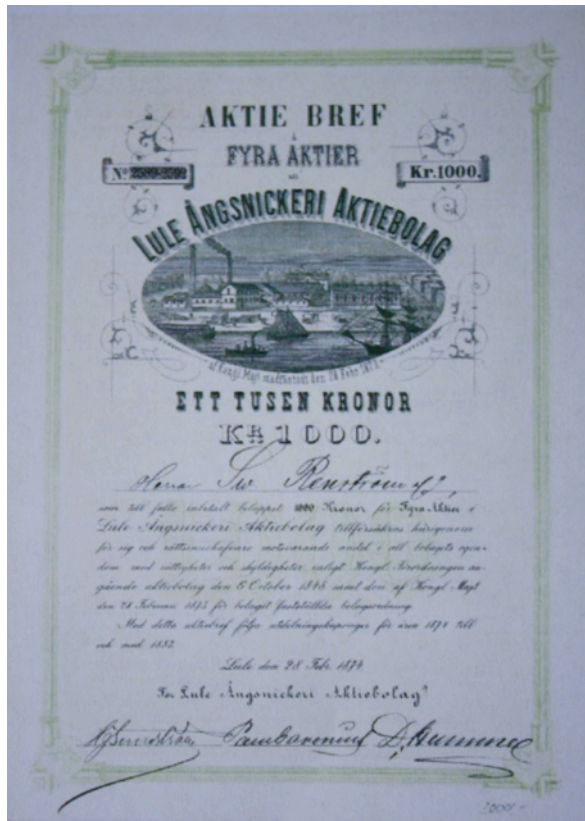
Lokalpressen (Norrbottnens-Kuriren) visade till en början ett stort intresse för bygget av den vid denna tidpunkt unika snickerifabriken.

Den 27/6 1873 skriver Norrbottens-Kuriren:

"Ordet har nu tagit mandom, och man behöfver blott wandra ut en söckendag till yttersta ändan av den stadsdel, som kallas Skatan, eller till Oskars Warf, för att se att det nya bolaget verkligen höjt sig "from sounds to things". Det ovanliga lif, som derstädes i denna stund röjer sig, skulle framträda ännu skarpare om vi ej just nu befunne i sjöfartens blomstertid. Man ser arbetsmyror draga hop strån till en stack, som kommer att blifwa staden till både heder och gagn. En utmärkt Ingenieur, Herr Haglund, är antagen till ledare af arbetet, och det är sannolikt han, som söderifrån walt och låtit efterskrifwa det i alla afseenden förträffliga arbetsmanskap, som vid byggnaden användes. Såsom ett bewis därpå, att företaget bedrifwes med all kraft, kunna wi omnämna. Det bolaget redan inköpt och infört twenne ångare, gamla Aros, som tar lofwen av Gelliwara och slupen Axel, som har till ändamål att springa ärenden efter de inre stränderna".

Den 5/7 1873 skriver Norrbottens-Kuriren:

"Å Oscars Warf reser sig nu den ena storartade byggnadsstommen efter den andra. Det torde verkligen blifwa något utaf, tack ware den drift och kraft, hwarmed företaget ledes".



Aktiebrev i Luleå Ångsnickeri AB



Ångsnickerifabriken på Oskarsvarv. Förstördes efter en eldsvåda 1895. Fotograf okänd. Källa: Luleå kommuns stadsarkiv

Den 20/3 1874 skriver Norrbottens-Kuriren vidare: "Den (snickerifabriken) intager ett synnerligen fördelaktigt läge, i det att platsen, på hvilken han ligger, är på tvenne sidor omkransad af bryggor, wid

hvilka ett stort antal fartyg samtidigt kunna lägga till, hvarjämte godt utrymme finnes utom för fabriksbyggnaderna äfwen för ångsåg, brädgårdar m.m. Sjelfwa fabriksbyggnaden af trä, är uppförd på 6 fot hög stenmur och håller i längd 150 fot. Midtelpartiet är 80 och ändpartierna 50 fot breda. Byggnaden afdelad i tre våningar. Bottenvåningen inrymmer värmeapparat och axelledningar, till följe af hvilken anordning alla drifremmar från hufwudaxeln ligga under golfwet till det egentliga arbetsrummet. Detta sistnämnde, som intager mellanvåningen, lemnar godt utrymme för der uppstälde 9 hyfwelmaskiner, 1 dubbelramig delningssåg, 3 cirkelsågar, en planerings och cirkelsåg, 2 avskärningssågar, 1 planeringsmaskin, 3 stämmaskiner, 2 slitsmaskiner, käppswarf och en del andra hjelpmaskiner afsedda för sammansatta arbeten. Ångmaskinhuset, af tegel, ligger fritt från fabriksbyggnaden, men sammanhänger dermed en murad gång, der hufwudremmen har sin plats. Twenne liggande ångmaskiner, om 40 hästkrafter hwardera, verka på en gemensam axel, dock kunna de, i händelse af behof, göras oberoende af hwarandra. Ångmaskinhuset inrymmer derjemte smedja, samt en trappa upp mekanisk verstad för fabriksens behof. Pannorna, trenne till antalet, komma hufwudsakligen att eldas med affall från arbetsmaskinerna till följe hwaraf en ledning är anbringad, som för affallet direkte från arbetsrummen till eldstäderna”.

1874 fullbordades byggnadsarbetena vid såväl Karlsviks ångsåg som snickerifabriken på udden vid Oscars warf och 1875 kunde sågningen påbörjas vid Karlsvikssågen. En del av det sågade virket exporterades, medan det övriga förädlades vid snickerifabriken som kom att vara en Luleås största arbetsgivare och tidvis sysselsatte över 100 arbetare.

Luleå Ångsågs AB började sin verksamhet med en uppgörelse, ny i sitt slag, med kronan, enligt vilken bolaget medgavs rätt att köpa över en miljon skadade träd till lågt pris – 1:08 :-/styck – mot skyldighet för bolaget att upprensa de vattendrag i vilka virket skulle flottas. I avtalet ingick också ett större köp av skog från Kronan inom Jokkmokk socken utefter Lilla Luleälven med befintliga biflöden.

Järnmalmsfyndigheter i Gällivare var kända sedan 1700-talet. Det visade sig emellertid svårt eller i det närmaste omöjligt att transportera malmen till kusten för att där lasta den på fartyg. Det tidigare omnämnda Gyljenbolaget var en av exploatörerna av malmen. Men dessa var ingalunda ensamma. Under 1700-talet uppstod förädlingsanläggningar längs såväl Lule som Råne och Pite älvdalar på initiativ av män såsom Jonas Meldercreutz, Abraham Steinholtz, Carl Thingvall, Jean Fredrik Bedoire och Samuel Gustaf Hermelin. 1825 köptes anläggningarna, som nu började kallas Gällivareverken, av konung Karl XIV Johan. Gällivareverken omfattade förutom markområden i anslutning till Pite, Lule och Råne älvar om ungefär 60 kvadratmil bl. a. masugnar i Avafors och Selet, stångjärnsmedjor i Vitåfors, Svartlå, Melderstein, Selet och Alter samt vattensågar i Vitåfors, Melderstein, Selet, Lassbyn, Svartlå, Ljuså, Hedensfors, Alter, Hälleström och Borgfors om totalt minst 15 ramar. Efter Karl XIV Johans död (1844) ärvdes anläggningarna av sonen, konung Oskar I. Den 3/12 1855, mitt under Krimkrigets rådande högkonjunktur, sålde hovförvaltningen Gällivareverken till ett svensk-norskt konsortium med grosshandlaren i Göteborg Victor Kjellberg i spetsen för 1 miljon riksdaler riksmünt, en försäljning där den i London verksamme mäklaren Pontus Kleman verkade som mellanhand. Den järnindustriella verksamheten hade mestadels gått med förlust. Kjellberg och de norska affärsmännen insåg, att egendomarnas värde låg i skogsavverkning och trävaruhantering. Enligt den privilegielagstiftning (med rötter från Frihetstiden) som fortfarande tillämpades, var emellertid skogsavverkningen knuten till järnhanteringen vid bruken. Husbehovssågning tolererades men inte den avsalusågning som nu planerades. Detta ledde till att verksamheten vid de järnindustriella anläggningarna endast nödortfögt hölls i gång, medan sågverken byggdes ut eller moderniserades. Men motgångarna i form av efterkrigsdepressionen åren 1857 - 1858 och en utbredd svensk misstro mot de nya ägarna både från allmänheten och statsmakterna ledde snart till att de norska intressenterna började dra öronen åt sig. Kjellberg, som gjort en helhjärtad satsning på projektet, tog ett närmast desperat initiativ genom att försöka intressera engelska finanskretsar att engagera sig och prospekt till ett Gellivara Company Limited spreds i London 1860 av Kjellberg och Kleman. Satsningen misslyckades av olika skäl, och i det läget tog Kjellberg saken i egna händer och grundade tillsammans med bl. a. borgmästaren i Göteborg Albert Wilhelm Björck, grosshandlaren Johan Edvard Francke, bankdirektören André Oscar Wallenberg och affärsmannen John West Wilson samt de tidigare nämnda norrmännen ett bolag benämnt Gellivare AB 1861. Kjellberg arbetade nu rationellt och metodiskt på en avveckling av den olönsamma järnhanteringen och lyckades 1861, sannolikt på grund av anknytningen till Johan Edvard Francke och André Oscar Wallenberg, vilka

"aktivt deltagit vid tillkomsten av Norrlands hypoteksförening", skaffa de finansiella förutsättningarna för de betydande nyinvesteringarna vid Gällivare AB:s sågverksanläggningar. Det första lån som beviljades av Hypoteksföreningen var på imponerande 281.900 riksdaler. Den betydelsefullaste av bolagets nyinvesteringar var ångsågen vid Munksund (1861), som kom att bli en av grundpelarna i Piteås ställning som centrum för trävaruindustrin i Norrbotten. Tillsammans med Kleman gjorde Kjellberg 1864 ett nytt försök att intressera engelska finansiärer för Gällivareverken och Malmberget. Man hade fått vind i seglen bl. a. p.g.a. en välvillig skriftlig rekommendation av Karl XV, ett intyg av civilministern Lagerstråle om nyttan av företaget och ett frikostigt riksdagsbeslut på 852.000 riksdaler i statsbidrag för kanalisering av Lule älv. Projektet marknadsfördes med något som liknade statsgaranti. Bessemerprocessens genombrott inom metallurgin bidrog även till att förväntningarna kring exploateringen av Gällivaremalmen. Introduceringen av The Gellivara Company Limited på Londonbörsen 1864 lyckades över förväntan. Det totala aktiekapitalet övertäckades snabbt. Kjellberg och Kleman började realisera sina aktier för att kunna fullgöra äldre åtaganden. Men när den stora börs krisen bröt ut i maj 1866 och Londonbanken Overend Gurney & Co inställde betalningarna, kunde bolaget inte längre locka till sig kapital utan trädde i likvidation 1867. The Gellivara Company Limited satsade på Luleå som utskeppningshamn. Dit fraktades malmen och timret med pråmar längs Lule älv, vilken skulle kanaliseras och få en bit järnväg vid Edefors och Hedensfors. Nedersta delen av älven från Råbäcken ner till Luleå skulle pråmarna bogseras. Luleälven var som kommunikationsled väl lämpad för trafik med maskindrivna fartyg. Ända från lappmarksgränsen flyter älven lugn och majestätisk. Blott vid ett par ställen finns forsar, Edeforsen och forsarna vid Heden och Boden. Den förra är helt ofarbar och likaså den översta av de senare. F.ö. har älven i detta sitt nedre lopp endast ett större strömdrag vid Gäddvik. Den har med undantag för forsarna överallt ett betydande djup, så att trafik med större båtar med 2 – 3 meters djupgående är möjlig. Inte mindre än 11 mil av älven har en sådan beskaffenhet. Utsikterna för att bedriva trafik med maskindrivna fartyg verkar ha varit goda om man ser till de geografiska förutsättningarna. De påtagligt stora forsar som fanns vid Boden, Heden och Edefors gjorde att ångbåtstrafiken fick delas in i tre sträckor av älven. De resenärer som färdades uppför älven fick ta landvägen förbi forsarna och kliva på en annan ångbåt vid nästa station. The Gellivara Company Limiteds plan för att kunna transportera malmen från Gällivare till Luleå var att bygga järnväg mellan Gällivare och Storbacken samt kanaler vid forsarna vid Edefors och Heden respektive Boden så att malmen hela sträckan längs Luleälven skulle kunna transporteras sjöledes. Kanalarbeten kom igång i stor skala i oktober 1864. För transporterarna längs älvens nedre del inköpte The Gellivara Company Limited hjulångaren Angur från Härnösand, vilken insattes i regelbunden trafik mellan Luleå och Råbäcken i juni 1865. Trafiken omfattade både last- och passagerartrafik på rutten Luleå – Råbäcken med anlop av bryggorna Avan och Unbyn med tre turer varje vecka. Vanligen pågick trafiken under fem månader med början runt månadsskiftet maj – juni och avslutades runt månadsskiftet oktober – november. Övriga dagar i veckan arbetade fartyget med bogsering av pråmar lastade med huvudsakligen sågade trävaror från Råbäcken till Luleå för vidare export och förädling. För älvsträckorna norr om Heden och Boden beställde The Gellivara Company Limited två mindre propellerdrivna ångfartyg vid William Lindbergs Mekaniska Verkstad & Varfs AB i Stockholm, vilka var försedda med ångmaskiner om 105 Ihk. Dessa transporterades söndertagna med ångaren Haparanda till Piteå och Pitsundet varifrån de landvägen fördes vidare till Lule älv. En av dessa söndertagna ångbåtar avsedd att trafikera sträckan Heden – Edefors sattes ihop vid Heden och sattes i reguljär last- och passagerartrafik i juni 1865 med namnet Hedensfors. Den andra ångbåten togs upp till Edefors och sattes ihop där samt insattes i reguljär last- och passagerartrafik mellan Övre Edefors och Storbacken med namnet Edefors i maj 1866.

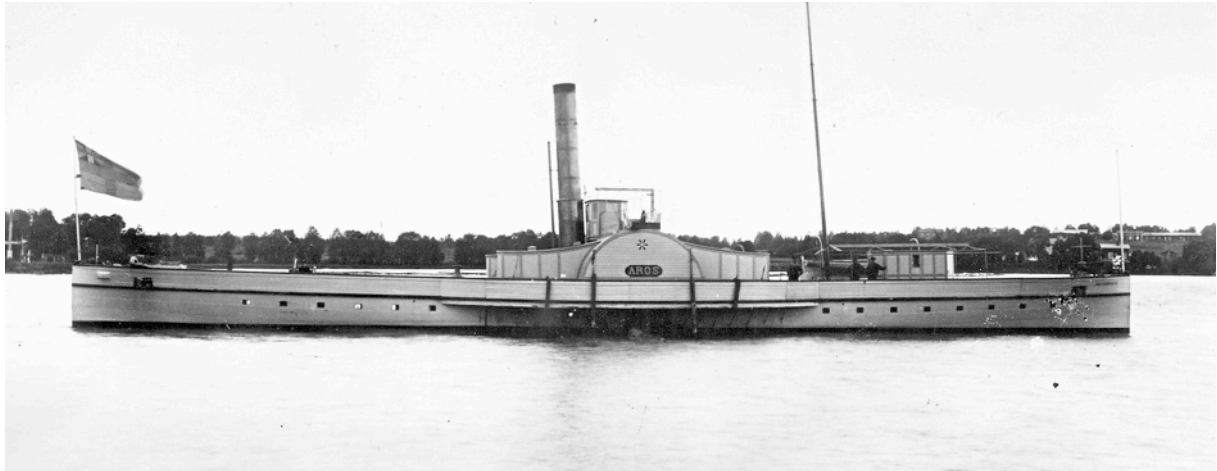


Luleälven mellan Storbacken och Luleå

P.g.a. finansiella svårigheter i samband med bl.a. dåliga konjunkturer kom kanalarbetena att avbrytas 1866 och i slutet av 1867 gick The Gellivara Company Limited i konkurs. När de engelska aktieägarna den 7/7 1867 beslöt om avveckling av The Gellivara Company Limited fattade man även ett principbeslut om att försöka rekonstruera bolaget. Detta gjorde man också i London den 19/10 1868 och det nya bolaget kom att kallas The New Gellivara Company Limited. Målsättningen var att försöka återta det tidigare konkurssatta bolagets egendomar. Våren 1869 började underhandlingar med den svenska regeringens representant angående detta ärende. Återtagandet av egendomarna gick inte helt friktionsfritt men när Gällivareverken för andra gången utropades på auktion den 20/11 1869 kunde häradshövdingen Walfrid Enblom, bolagets ombud i Sverige, ropa in egendomarna för 775.000 riksdaler. I maj 1868 utbjöds det konkurssatta The Gellivara Company Limiteds fartygsflotta bestående av 3 st. ångare, 3 st. storbåtar, 4 st. större kanalpråmar, 8 st. lastpråmar vid Gäddvik och 15 st. lastpråmar vid Munksunds och Granholmens lastplats till salu på auktion, men den inställdes sedan. På en ny auktion den 22/5 1869 inropades hela flottan genom ombud av häradshövding Walfrid Enblom för det nybildade företaget The New Gellivara Company Limited för 30.000 riksdaler. Båttrafiken återupptogs men så blev inte fallet med kanalbyggena. Det nya bolagets kärnverksamhet blev förädling och export av trävaror. En av de största satsningarna blev en stor sju-ramig ångsåg vid Altappen, belägen ute på några skär i Luleå skärgård, som togs i drift i augusti 1872 och som senare kompletterades med gjuteri och verkstäder. Valet av denna plats berodde bl.a. på att man hade tre veckors längre skeppningssäsong än vid verken belägna på fastlandet. År 1874 kände sig The New Gellivara Company Limited tvingade att återuppta driften vid masugnarna och stångjärnsmedjorna i Selet, Melderstein och Alter. Två år senare beslöt man sig för att bygga ett valsverk vid Altappen. Genom att samla utvalsningen av smältstycken på en plats i anslutning till en exporthamn kunde man tillgodogöra sig sågavfall för vällning, samt att låta sågverksarbetarna arbeta i valsverket bedömde man finna lönsamhet för investeringen. Under vintern, när verksamheten vid sågen låg nere, räknade bolaget med att få ner förlustsiffrorna.

Förmodligen beroende på missnöje med hur konkurrenten The New Gellivara Company Limited bedrev trafiken på Luleälven så valde Bergman, Hummel & Co via sina lokala företag Bodträskfors sågverksförening och Luleå Ångsågs AB på 1870-talet att satsa på trafik med egna ångbåtar på Luleälven. De första förvärven skedde 1873. Hjulångaren Aros och ångslupen Axel. Den eleganta hjulångaren Aros var byggd i 1852 Norrköping och hade innan den kom till Luleå i drygt två decennier gått i regujär passagerartrafik på Mälaren. Aros hade dubbla ångpannor och två skorstenar och den 250 Ihk starka ångmaskinen gjorde att fartyget under gynnsamma omständigheter kunde uppnå en fart på 13 å 14 knop. Det ringa djupgåendet (2,5 meter) gjorde den väl lämpad för älvtrafiken

men den hade en svaghet i skovlarna, som lätt blev skadade om man kom i närheten av lösflytande timmer. Man hjälpte sig då i första hand genom att flytta över några skovlar från den icke skadade sidan. Aros balanserades med en tung vagn på skenor.



Hjulångaren Aros fotograferad omkring 1900. Foto från Bengt Westins samling

Norrbottens-Kuriren berättade följande den 27/6 1873:

“Besiktningresa med ångaren Aros anställdes i onsdags (25/6). Profwet lærer hafwa warit tillfredsställande. Besiktningmän woro kapten Ankarkrona, maskinist Elgström och räntmästare Waldenström. Den omständigheten att en del av bolagets hufwudmän har dagens namn, gjorde denna besiktningresa dubbelt festlig och obeskrifligt treflig”.

Ett par veckor senare annonserades i samma tidning om en lustresa med ångaren Aros från Luleå till Piteå söndagen den 14/7. Först påföljande år (1874) påbörjades reguljär trafik med ångaren på Luleälven. I Norrbottens-Kuriren annonserades i början av seglationssäsongen följande:

“Ångaren Aros komma att fr.o.m. nästa måndag den 15 dennes (juni) måndagar och torsdagar i varje vecka giva reguliera turer från Lule stad till Grubban med anlöpande af Afva, Unby och Råbäckens stationer, medtagande passagerare och fraktgoods. Avgångstiden från Luleå stad kl. 8 på morgonen. Återvänder från Grubban samma dagar klockan 3. Aros’s turer stå i förbindelse med ångaren Hedensfors’ avgång från Hednoret samma dagar kl. 2 eftermiddag”.

Befälhavare på Aros var till en början Wilhelm Julius Steuer, som dittills varit styrman på kustångaren Volontaire. Med Steuer fick Aros en kapten som gjorde sitt fartyg i högsta grad populärt. Hans älskvärdhet och tjänstvillighet mot alla och en var blev vittbekanta, hans förmåga att upprätthålla ordning och skick var inte mindre celebrer. Alkoholen flödade ju på den tiden, men också den vildaste av drycker omtöcknade kämpe blev tyst och stilla när Steuer visade sig. Han var nämligen av jätteformat. Det sades om honom att “en större man aldrig trampat jorden”. Hans krafter stod i god proportion till kroppshyddans storlek. I Luleå berättades förr en historia om Steuer.

“Sedan Aros en höst hade lagt upp för säsongen reste han landvägen söderut. På en gästgivaregård råkade han få ett rum intill ett där några uppslupna herrar drack och spelade kort under våldsam högljuddhet. Steuer ledsnade på oljudet, ringde uppasserskan och bad henne att bedja grannarna vara tysta. De tog ingen notis om detta önskemål. En ny påstötning blev lika resultatlös. Då tog Steuer en av sina lädergaloscher – det fanns inte ryska gummigaloscher som passade hans ofantliga skor – och lät flickan visa upp den för sällskapet med orden: - Kapten bad mig visa den här. Hjälper inte det så kommer han själv. Det blev tyst.”

En månad in på den första seglationssäsongen (1874) råkade ångaren Aros ut för följande missöde. I Norrbottens-Kuriren berättas följande:

“Ångaren Aros råkade sistlidne onsdagsmorgon (22/7), wid sin färd uppför Gäddwicksströmmen, att törna på grund straxt nedom s.k. Sundgården. Strömmen som för närvarande är ovanligt stark, kastade ångaren betydligt på sidan och ställningen syntes ej vara den angenämaste, synnerligast som maskinen nu ej kunde göra tjänst. De övriga därstädes warande ångbåtarna sökte wisseligen hjälpa sin nödstälde broder, men förgäfwes, och Gelliwara blef wid detta försök sjelf betydligt ramponerad. Genom Aros driftige kaptens åtgöranden och medelst pråmar och domkrafter användande kom ångaren redan samma dags eftermiddag åter flott utan att hafwa, hwad oss veterligt är, förorsakts någon nämnvärd skada. Restaratriken, mamsell (Ulrika) Borg, har härwid gjort en ganska kännbar förlust, i ty fall att hela hennes förråd af porslin och glas jämte en mängd pounsch-, konjaks- och winbuteljer genom den häftiga stjernningen blifwit krossade.”

I likhet med konkurrenten Gelliware så arbetade ångaren Aros med bogsering av pråmar lastade med trävaror på Luleälven framförallt till Karlsviks ångsåg de dagar då fartyget inte gick i reguljär last- och passagerartrafik mellan Luleå och Grubban.

Den propellerdrivna ångslupen Axel köptes från Stockholm 1873 och var troligen nybyggd eller så gott som nybyggd när den kom till Luleå. Denna användes till en början för bogseringar på samma sätt som Aros men från sommaren 1881 insattes Axel i reguljär trafik mellan Luleå och Grubban. Sommaren 1881 trafikerade ångslupen Axel traden Luleå – Gubban onsdagar och torsdagar och hjulångaren Aros samma trad tisdagar och fredagar. Sommaren 1882 gjorde Axel fyra turer/vecka (måndagar, tisdagar, onsdagar och torsdagar) på samma trad samt en tur/vecka (lördagar) på traden Luleå – Altappen. Ångslupen Axel fördes av kapten N. F. Åström, vilken tidigare fört Bergman, Hummel & Co:s jakt Thor



Bogserångaren Axel. Foto från Bengt Westins samling

I Norrbottens-Kuriren 15/8 1882 införde signaturen "Observatör" ett klagomål mot skeppare Åström som tydligen inte var van att segla efter tidtabell. Signaturen "Observatör" skrev följande:

"Med harm erfar man att kaptenen på ångaren Axel avgår före tiden från Boden. Resande som i god tid nedrest från sistnämnda plats och voro 7 minuter före klockan 6 på morgonen vid ångbåtsbryggan fingo dock återvända och resa landvägen till Luleå sedan upplyst blivit "att båten avgått för en kvart sedan"! Måne icke kaptenen borde invänta klockslaget och genom signalering tillkännagöra tiden, och hellre dröja en kvart över, då passagerare ha så långt ifrån som till gästgivaregården etc."

Sommaren 1883 trafikerade Axel traden Luleå – Grubban med två turer/vecka (måndagar och torsdagar), två turer (lördagar) mellan Luleå och Altappen och två turer (söndagar) mellan Luleå och Notviken. Den sista sommaren som ångslupen Axel användes reguljär trafik var 1884, då nämnda fartyg gjorde två turer/vecka mellan Luleå och Grubban (onsdagar och lördagar). Under försommaren 1884 rådde extremt höga flöden i Luleälven, vilket gjorde att ångslupen Axel fick trafikera sträckan Luleå – Gäddviksforsen. Luleälven ovanför Gäddviksforsen fick hjulångaren Aros ta över och fortsatte norrut längs med älven till Unbyn och, om strömförhållandena tillät, anlöpte Råbäcken med last och passagerare samma dagar. Sedan förhållandena normaliserats så trafikerade Axel traden Luleå – Grubban måndagar och torsdagar och Aros samma trad onsdagar och lördagar.

De följande åren kom ytterligare ett par fartyg till Luleå i vilka Bergman, Hummel & Co var delägare i och som gavs liknande bogseringsuppgifter som ångslupen Axel.

I slutet av februari 1874 meddelade Norrbottens-Kuriren följande:

"Victoria är namnet på en ångare om 30 Hkr, som blifvit inköpt i England af ett bolag härstädes. Den kommer huvudsakligen att sysselsättas med bogseringar".

Victoria var skrovelhjulsdriven och byggd i North Shields 1871. Köpare var konsuln och handelsmannen i Luleå Carl Palmgren senior, vilken överlät 6/70 i ångaren till Bergman, Hummel & Co.



Hjulångaren Victoria, bärgningsångaren Neptun m.fl. assisterar Juana Nancy som gått på grund i Tjuvholmssundet 1887

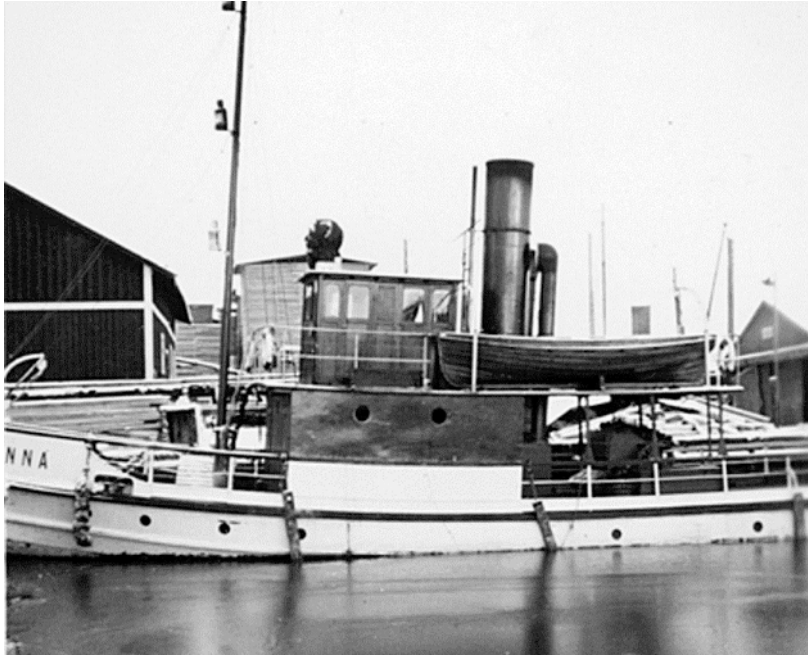
1875 inköpte handelsbolagen Sundström & Ekbäck och Bergman, Hummel & Co passagerarångaren Gamleby, vilken också kom att tjänstgöra som bogserbåt på Luleälven. 1881 ändrades namnet till Frey.



Bogserbåten Frey omkring 1910. Lennart Lundqvist repro

Satsningarna fortsatte några år senare då Bergman, Hummel & Co hösten 1878 köpte ångaren Edefors av The New Gellivara Company Limited och flyttade denna nedströms Edeforsen samt omdöpte fartyget till Turist. Fr.o.m. juni 1879 insattes fartyget i reguljär trafik mellan Edefors och Heden med avgång alla helgfria dagar från Edefors till Heden klockan 7 på morgonen samt återvände från Heden till Edefors klockan 3 på eftermiddagen samma dag. Som befälhavare på Turist tjänstgjorde skepparen Victor Öhman. Turist ägdes av Luleå Ångsnickeri AB.

Fr.o.m. augusti 1879 bedrev även Bergman, Hummel & Co reguljär trafik mellan Övre Edefors och Storbacken med en nybyggd ångslup kallad Gustaf. Denna var propellerdriven och byggd 1877 i Edefors av trä samt försedd med en ångmaskin om 28 Ihk. Djupgåendet var ringa, blott 1,35 meter. Ångslupen Gustaf gjorde den första sommaren fem turer i veckan mellan Övre Edefors och Storbacken med avgång från Övre Edefors tisdagar, onsdagar, fredagar och lördagar klockan 8 på morgonen och söndagar klockan 10 på förmiddagen och återvände från Storbacken till Övre Edefors samma eftermiddag klockan 3. Ångslupen Gustaf fördes av skepparen A. G. Norlén.



Bogserbåten Anna (fd Turist) fotograferad i början av 1900-talet. Foto från Bengt Westins samling

Ångaren AROS,
Kapten *W. J. Steuer,*
afgår från Luleå till Råbäcken och Grubban,
med anlöpande af mellanliggande stationer,
hvarje Tisdag och Fredag kl. 9 f. m., samt
återvänder från Grubban samma dagar kl.
3 e. m.
N. G. Öhman.

Extra resa.
I anseende till utställningen i Boden afgår Ångaren AROS Lördagen den 30 dennes kl. 6 på morgonen från Luleå till Grubban, med anlöpande af mellanliggande stationer, samt återvänder på aftonen efter mötets slut.
Afgiften från Luleå för tur och retur 3 kronor.
W. J. Steuer.

Ångaren TURIST
afgår alla helgfria dagar från Edefors till Heden kl. 7 f. m., samt återvänder från Heden samma dagar kl. 3 e. m.
Till de passagerares bekvämlighet, som vilja besöka Boden och kringliggande byar, anlöpes Kusån hvarje lördagsförmiddag på nedresan och hvarje måndagseftermiddag vid uppgåendet från Heden.
Obs. Från 1 Aug. inställes Onsdagsturen.

Obs. turförändringen
för
Ångaren GUSTAF,
hvilken från den 26 Augusti afgår från Öfre Edefors till Storbacken Tisdag, Onsdag, Fredag, Lördag kl. 8 f. m. och Söndag kl. 10 f. m. samt återvänder samma dagar kl. 3 e. m.
För extra resor hålles ångbåten disponibel Måndag och Torsdag från kl. 7 f. m. till 7 e. m.
A. G. Norlén.

Annons ur Norrbottens-Kuriren i augusti 1879



Ångbogseraren Gustav 1947. Från Lennart Hedlunds samling

Konkurrenten The New Gellivara Company Limited fortsatte sin trafik mellan Edefors och Heden med ångaren Hedensfors och för sträckan Övre Edefors – Storbacken införskaffades inför 1879 års säsong en ny ångslup benämnd Favourite. Båda dessa fartyg fördes av skepparen Oskar Pettersson. Upplägget med gemensam skeppare för båda fartygen införde Bergman, Hummel & Co:s på sina fartyg 1881 då tidtabellerna samordnades så att ångarna Turist och Gustaf båda fördes av skepparen Victor Öhman.

Vid inledningen av 1880 års seglationssäsong inträffade en olyckshändelse som kunde ha utvecklats till en katastrof. Norrbottens-Kuriren berättar följande:

“Den 2/6 på förmiddagen och 20 minuter efter det att ångaren Hedensfors lagt till vid sin brygga vid det s.k. Hednoret vid Lule älv, observerades eld i nämnda brygga. Stark storm gav elden fart och som litet folk och inga sprutor funnos på platsen grep den så omkring sig att den snart hade lagt i aska icke blott de båda tätt invid varandra liggande bryggor, som tillhöra The New Gellivara Company Limited och Luleå ångsnickeriaktiebolag, utan även de å samma bryggor uppförda tvenne magasinbyggnaderna. Ut i snickeribolagets magasin funnos förvarade 18 mattor och 88 säckar mjöl, 28 balar kaffe, 2 fat socker, 6 lådor fläsk m.m., vilket allt förstördes av elden. Nämnda bolags förlust beräknas till 7000 kronor och Gelliwarebolagets till 1000 kronor. Att elden kommit från ångbåten är sannolikt.”

Bergman, Hummel & Co:s verksamhet i Råne älvdal

De goda konjunkturerna för trävarubranschen i början av 1870-talet gjorde att Bergman, Hummel & Co även genomförde satsningar i Råne älvdal.

1870 bildades AB Jämtösund med Carl Rånlund, Strömsund som störste ägare med 1/2 bolaget samt handelsbolaget Bergman, Hummel & Co och grosshandlaren Anders Bäckström, Näsbyn som övriga delägare med vardera 1/4 i bolaget. Vid Jämtösund där Vitån rinner ut i Rånefjärden uppbyggdes en ångsåg och som togs i drift 1872 med nämnde Carl Rånlund som förvaltare. 1875 övertog sonen Gustaf Rånlund denna uppgift vid ångsågen.



Jämtösunds ångsåg, Kalix kommuns bildarkiv

Bergman, Hummel & Co. gick även in som delägare med 1/2 i den två-ramiga finbladiga vattensågen i Forsträsk, belägen vid ett biflöde till Råneälven 1 mil norr om Niemisel. Denna såg anlades 1856 av ett bolag med handelsmannen Petter Löfgren i Rånbyn och kronolänsmannen i Råneå C. O. Berghmark som ägare med 1/2 vardera i sågen. Den årliga produktion var 1000 tolfter sågade bräder, vilka flottades ned till kusten via Råneälven. På 1870-talet hade emellertid Carl Rånlund och Bergman, Hummel & Co övertagit ägandet av Forsträsksågen.

Bergman, Hummel & Co:s verksamhet i Torne älvdal

Uppå ansökan av Nils Wennerström, Johan August Bergman, J. M. Forssberg och David Hummel fastställde Kongl. Maj:t den 19/6 1874 bolagsordning för Haparanda Export AB med ändamål att efter inköp av åtskilliga vid Torne älvs flottled belägna sågverk och egendomar, desamma bedriva och bruka samt idka export av ortens produkter. Bolagets styrelse skulle ha sitt säte i Haparanda och dess aktiekapital skulle utgöra minst 750.000 :- och högst 1.500.000 :-, fördelat i aktier á 1.000 :-/styck.

Den 26/8 1874 höll Haparanda Export AB sin första bolagsstämma varvid stämman godkände köpet av Salmis ångsåg, Svansteins, Kengis' och Ekfors' finbladiga vattensågar med inventarier m.m. för en sammanlagd köpeskilling av 723.700 :- . Till direktörer i det nybildade bolaget valdes konsul Nils Wennerström (Verkställande Direktör) samt herrar A. R. Lundblad och Wilhelm Hertzman.

Kengissågen låg på den plats, vid Kengisforsen, där världens nordligaste järnbruk uppstod på 1640-talet, belägen vid en del av Torne älv där Torne älv flyter ihop med Muonio älv i Pajala socken. Bakgrunden till brukets tillkomst var ett järnmalmsfynd i Masugnsbyn.



Konsuln Nils Wennerström

Kammarkollegiet i Torneå skriver år 1642 om en bonde vid namnet Lars Larsson Lasu från Junosuando by i Övertorneå socken. Nämnde Lars Larsson Lasu hade upptäckt en järnmalmsfyndighet i samband med att han var på jakt med sin pilbåge till Rautajoki nordväst om Junosuando. När han sköt efter en ekorre drogs hans järnskodda pil mot en bergvägg och fastnade där. Stenen visade sig innehålla magnetisk järnmalm – magnetit. Den gruva som anlades på platsen kom att kallas Junosuando gruva, och den första masugnen byggdes där år 1647, och var verksam med vissa uppehåll till år 1804. År 1706-1709 byggdes en ny masugn vid Tornefors, som ligger fem kilometer sydost om Junosuando. Den flyttades år 1744 till Palokorva några kilometer efter älven och Palokorva masugn var verksam till år 1873. Tackjärnet från masugnarna försåg hammarna med råvara.

Bruket vid Kengisfors anlades 1646 av köpmannen från Stockholm Arendt Grape. Utmaningarna var emellertid många och klimatet hårt. Arendt Grape sökte därför hjälp av de från Nederländerna inflyttade bröderna Abraham och Jakob Momma som i mitten av 1600-talet ledde Kengisverken till en ekonomisk höjdpunkt. Under åren 1674–1715 tillverkades det s.k. plåtmyntet vid Kengis Bruk. Kengis bruk använde järn från Masugnsbyn och koppar från Svappavaara. I början låg här tre stångjärnshammare med vardera med två härdar, gärmakeri och kopparsmedja. På 1740-talet hade detta bruk två hammare och fyra härdar.

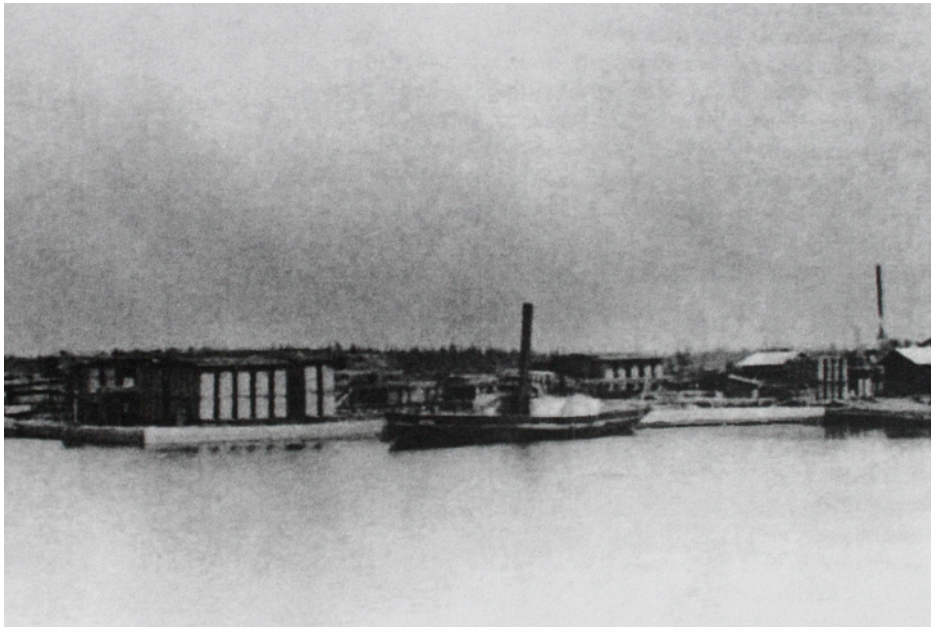
Svansteins bruk anlades 1753 av Abraham Steinholtz på Turtola bys mark vid Kuittasjokis utflöde i Torne älv. Abraham Steinholtz var gift med Sara Svanberg. Bruket fick namn efter dem. År 1754 flyttades hälften av Kengis bruks smide till det nya bruket vid Svanstein som då var utrustat med en stångjärnshammare och två härdar. Tillverkningen vid dessa bruk skedde i fortsättningen gemensamt under namnet Kengisverken. Svansteins bruk nedlades 1803 men verksamheten vid anläggningen i Kengis pågick ännu (om än i blygsam skala) när Haparanda Export AB övertog sågverket vid Kengis bruk.

Anläggningarna vid Kengis ägdes sedan 1853 av brukspatron Carl Johan Sohlberg och innefattade då en hammare och en härd samt en knipp- och en spikhammare.

År 1861 började vattenkraften vid Svanstein istället utnyttjas som drivkraft för en tvåarmig vattensåg med dubbel cirkelsåg och mjölkvarn, som drevs av ett bolag (Svansteins bolag) med Carl O.

Schlytern, A. R. Lundblad och Adolph Hammarén i ledningen. Från Svanstein fick de färdiga plankorna flottas nerför älven till utskeppningsplatser vid kusten, av vilka de mest skyddade låg i Salmisviken utanför Haparanda. Salmisviken var vid den här tiden privatägd och tillhörde Vuono by, och det gick inte någon allmän väg dit från Haparanda. År 1863 godkände riksdagen en jordavsöndring så att det gick att bygga en allmän väg Haparanda – Salmis, och här anlades en viktig uthamn för Haparanda stad och Tornedalens svenska del. 1865 omvandlades Svansteins bolag till Svanstein AB, vilket åren 1870 – 1871 lät uppföra en tvåramig ångsåg i Salmisviken. Sågens ångpanna drev en 25 hk:s ångmaskin. Sågverket togs i drift 1871.

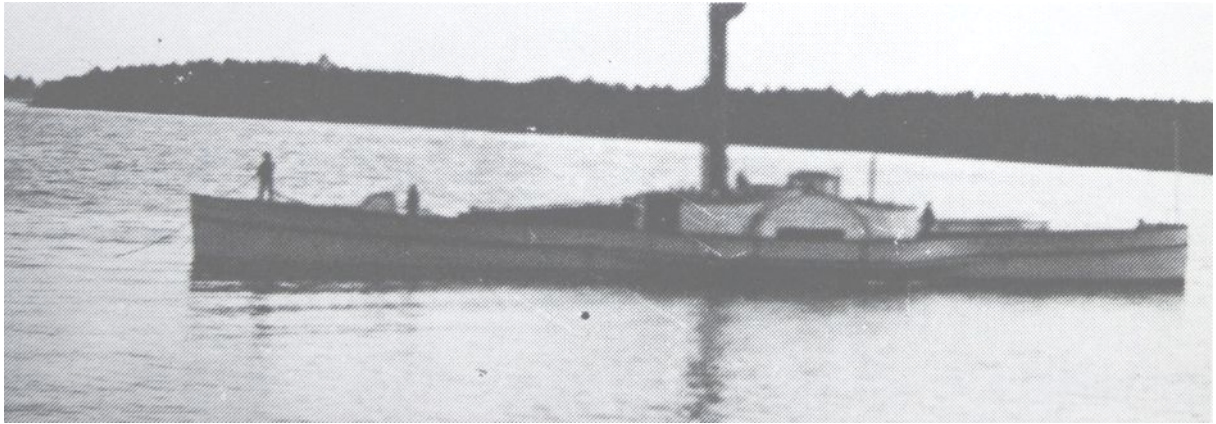
Ekfors finbladiga sågverk har också sina rötter från 1700-talet och ägdes fram till mitten av 1820-talet av Torneborgare. Sågverket anlades vid Ekforsen där Puostijoki avvattnar den mer än milslånga sjön Puostijärvi och där vattnet faller nästan 50 meter på ca. 5 km ner mot sjön Armasjärvi. Efter ytterligare någon halvmil mynnar Puostijoki, där kallad Armasjoki, i Torne älv vid Niemis, straxt söder om Luppioberget. Ekfors såg låg i Hietaniemi socken, vilken senare blev en del av Övertorneå kommun. 1826 hade sågen köpts av färgaren Carl Anders Burman och dennes broder, handelsmannen Fale Burman, båda borgare i Haparanda, vilka var söner till komministern i Hietaniemi socken Eric Burman. Efter Carl Anders Burmans död 1867 bolagiserades sågen och 1870 anges konsul Nils Wennerström vara ägare till Ekfors såg. Denne var vid samma tid hälftenägare (samman med Carl Johan Sohlberg) i Kengis sågverk. Vid denna tid utgjordes anläggningen av en tvåramig vattensåg med cirkelsåg.



Ångbogseraren Salmi i Båtskärsnäs. Foto taget kring 1890. Källa Länsypumpen 2001

I Haparanda Export AB:s köp av Svanstein AB:s egendom ingick hjulångaren Salmi, vilken användes vid bogsering av pråmar lastade med sågade trävaror från Salmis ångsåg till Hanhinkarikajen och väntande fartyg för vidare export. Ångaren Salmi var byggd 1857 vid William Lindbergs Mekaniska Verkstad i Stockholm för räkning Örsundsbro Ångfartygsbolag som Örsundsbro och användes på traden Örsundsbro – Stockholm. 1865 köptes fartyget av Svansteins AB och användes somrarna 1865 och 1866 i reguljär trafik mellan Haparanda och Salmis hamn omdöpt till Salmi. Men sedan fick ångaren enbart bogsera och assistera i Salmis hamn och i närområdet. Ett skäl var nog att Salmi hade svårt att ta sig uppför Torneälven under vårflodstider. Styrelsen i Haparanda Export AB kom fram till att det behövdes fler bogserbåtar i Salmis hamn. Den 16/4 1877 inköpte därför Nils Wennerström på en auktion i Härnösand hjulångaren Castor för 11.000 :- . Detta fartyg var byggt 1855 vid Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm för räkning Ångfartygsbolaget Roslagen som Roslagen och insattes på traden Stockholm – Norrtälje – Östhammar. 1866 köptes fartyget av ett bolag i Härnösand med grosshandlaren Abraham Nätterqvist i spetsen och insattes på traden Härnösand – Noraström - Nyland

med namnet Castor. Ångaren var rätt sliten. Därför lät Wennerström byta ut allt trävirke på ångaren och vintern 1881 fick den för 10.000 :- nya bottenplåtar och förstärkningsspant samt en rejäl maskinreparation vid J. A. Sundborgs ångbåtsreparationsverkstad i Luleå.



Hjulångaren Castor. Foto ur boken Ångbåtarnas Ådalen

Konkurrenser dyker upp på hemmaplan – Kalix älvdal

I slutet av 1860-talet bildade Carl Bergbom, som förut tjänstgjort som förvaltare vid Björkfors sågverk tillsammans med lanthandlaren Pehr Adolf Svanberg från byn Rolfs handelsbolaget Bergbom, Svanberg & Co och beslutade omkring 1870 att uppföra en ångsåg vid Båtskärsnäs. Den tredje delägaren i Bergman, Hummel & Co Johannes Sällström gick in som förlagsman i detta projekt. 1872 uppfördes en lastkaj och 1874 stod ångsågen färdig.



Båtskärsnäs ångsåg på 1920-talet. Foto Anna Rutberg

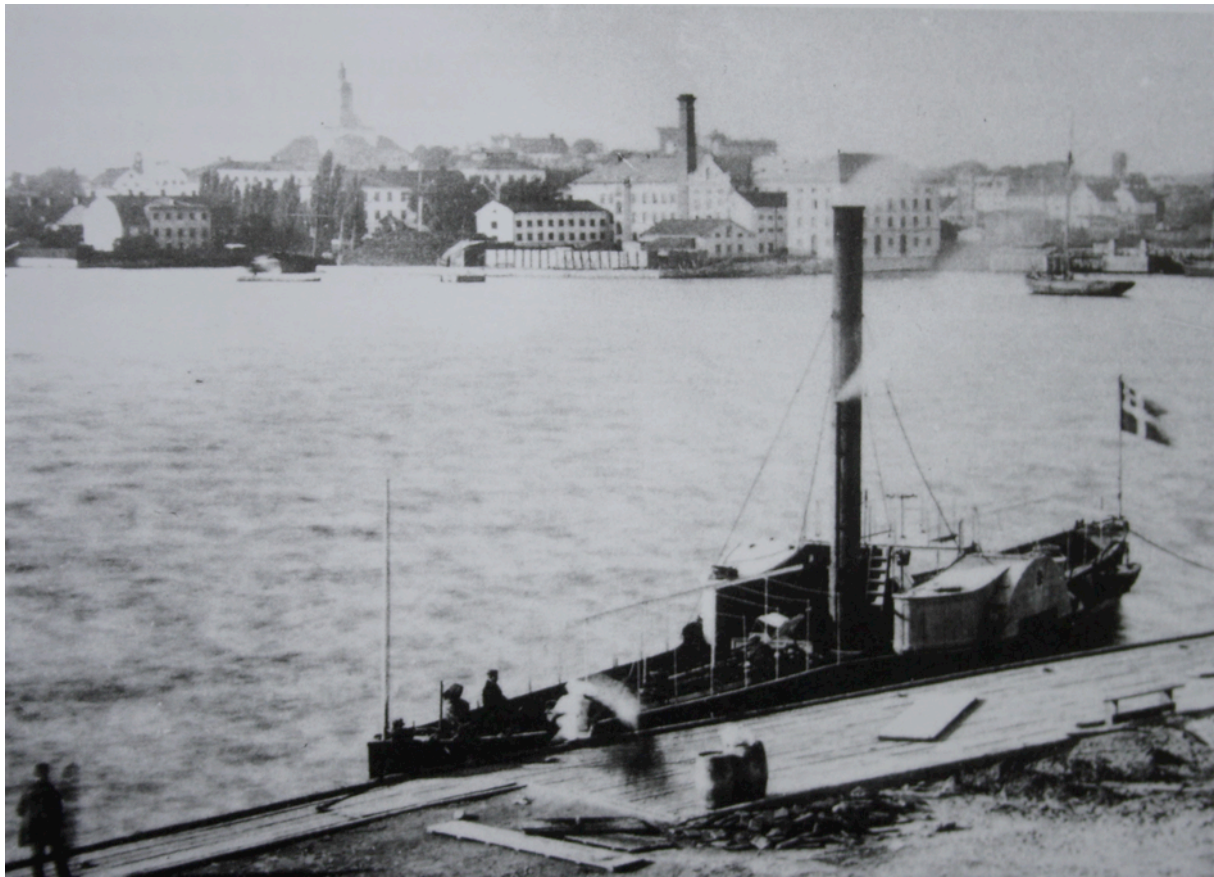


Carl Bergbom



Pehr Adolf Svanberg

Bergbom, Svanberg & Co och Bergman, Hummel & Co ägde vardera hälften i sågen med Bergbom, Svanberg & Co som förvaltare. 1876 köpte ägarna till Båtskärsnäs ångsåg hjulångaren Dristig av The New Gelliwara Company Limited, vilken döptes till Nils Sture och användes för att bogsera och assistera de fartyg som kom till sågen för att lasta trävaror. Denna ångare var byggd 1854 vid Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm som Ehrenstrahl för räkning Drottningholms Ångbåtsbolag i Stockholm och kom under många år att trafikera traden Stockholm – Drottningholm. 1871 såldes fartyget till ett bolag i Söderhamn och insattes i trafik mellan Söderhamn och Ljusne med namnet Dristig. 1873 köptes fartyget av The New Gelliwara Company Limited och omändrades till bogserbåt.



Hjulångaren Nils Sture som Ehrenstrahl fotograferad på 1860-talet vid Riddarholmen i Stockholm. Foto i ryske ministerns arkiv i Stockholms stadsmuseum

De många förvärven i början av 1870-talet gjorde att Bergman, Hummel & Co:s kapitalbehov blev större och större. Bolaget försökte febrilt belåna allt fler inteckningar, samtidigt som svårigheterna med likviditeten blev allt värre. I syfte att skaffa nytt friskt kapital till verksamheten så beslöt kompanjonerna starta ett aktiebolag. Den 26/9 1873 hölls ett möte där ett aktiebolag formellt bildades. Ordföranden Johan August Bergman valde emellertid vid mötet att dölja de negativa nyheterna om bolagets ekonomiska bekymmer och presenterade istället erbjudandet som “ett uttryck av erkännandet åt Herrar medarbetare och biträden vid kontoren, åt Herrar förvaltare av egendomarna samt aktning åt några af vännerna på orten”. Aktiebolaget, som fick namnet AB Bergman, Hummel & Co, omfattade verksamheterna i Kalix älvdal inklusive sågarna i Gyljen, Rödupp, Yttermorjärv, Karlsborg och Risö Varv. Den gamla firman, handelsbolaget Bergman, Hummel & Co, behölls. Detta används för utlandsverksamheten samt verksamheterna vid Lule- och Råneälven samt i Tornedalen jämte hälften i Båtskärsnäs ångsåg. De största aktieägarna i AB Bergman, Hummel & Co voro Johan August Bergman och David Hummel med vardera 900 st. aktier. Därefter följde Johannes Sällström med 225, inspektorn vid Gyljens såg Carl Emil Grundén med 70 samt handelsmannen Anders Bäckström och O. H. Ström med vardera 50 st. aktier.



Karta över Bergman, Hummel & Co:s anläggningar i Norrbotten omkring 1875

1874 utträdde Johannes Sällström ur handelsbolaget Bergman, Hummel & Co. Utträdet torde inte ha berott på någon konflikt med de övriga delägarna utan var snarare en konsekvens av dennes engagemang i ångsågen i Båtskärsnäs. Sällström, som ursprungligen kom från enkla förhållanden, var nu en förmögen man. Hans insats när han inträdde i Bergman, Hummel & Co var 6.500 riksdaler. Den 31/12 1874 utgjordes hans förmögenhet 226.760 :- . Johannes Sällström fortsatte att engagera sig i Båtskärsnäs' ångsåg men engagerade sig även politiskt. Mellan den 30/1 1886 och vårsessionen 1887 tjänstgjorde han som ledamot av Riksdagens andra kammare, invald av Kalix domsagas valkrets. Johannes Sällström, som även benämndes tysk vicekonsul, avled den 27/12 1905, 75 år gammal.

Etableringen av ångsågen i Båtskärsnäs sågs knappast med blida ögon av herrar Bergman och Hummel men genom att gå in som delägare kunde de på detta sätt ta udden av en hotande konkurrens. Engagemanget i Båtskärsnässågen ledde till mångåriga förvecklingar mellan Bergman, Hummel & Co och Bergbom, Svanberg & Co. En värre medtävlare dök emellertid snart upp på hemmaplan. I maj 1871 inbjöd Kalixborna Johan Bergmark, Frans Landström, N. O. Svanberg och C. O. Bergström allmogen i Neder- och Överkalix, Gellivare, Övertorneå m.fl. socknar till aktieteckning för

bildande av ett ångsågsaktiebolag med huvudsakligast skogsägande hemmansägare som delägare. Storleken per aktie sattes till 100 riksdaler så att även mindre bemedlade personer gavs möjlighet att vara med och satsa. Efter noga planering så köpte Per Johan Ekholm området Vikströmsbacken som låg mellan Målsön och Ytterbyn på sydvästra sidan av Kalixälvens utlopp mitt emot ångsågarna i Karlsborg. Där uppbyggdes ett sexramigt ångsågsverk med ekonomisk hjälp av 33 st. borgenärer, de flesta hemmansägare i Nederkalix socken. Bl.a. satsade en svensk firma i Marseille 180.000 :- i anläggningen. Området växte fort och fick namnet Nyborg. Jämte ångsågen uppfördes ett magasin i Nederkalix kyrkostad mitt emot Bergman, Hummel & Co:s huvudkontor. 1874 bildades under ledning av kontorssekreteraren J. Billow Kalix Ångsågs AB. Styrelsen utgjordes av ett kollegium av 7 å 8 personer administrerad av en förvaltare, Fredric Eckhéll. En av affärsiderna låg i att det nya bolaget lovade bättre betalning till skogsägarna för timmerleveranser till sågverket. Vid sågverket framställdes trävaror, spink och träkol. Bolaget anskaffade 1876 en bogserbåt kallad Neptun som framförallt användes för bogsering av sågade trävaror mellan sågverket och bolagets magasin.



Nyborgs ångsåg

En vild konkurrens uppstod nu mellan AB Bergman, Hummel & Co och Kalix Ångsågs AB som ledde till att virkespriserna sköt i höjden i Kalixdalen. Det mest dramatiska inslaget i den knivskarpa konkurrensen inträffade den 19/8 1876 klockan 10 på kvällen på AB Bergman, Hummel & Co:s ångslup Vikingen stävade från Karlsborg med en grupp arbetare, som fått order att riva det nya bolagets helt lagligt tillkomna magasin i Nederkalix. Denna olagliga handling ledde naturligtvis till en rättsprocess. Kalix Ångsågs AB:s tillvaro tycks ha varit kantad av processer. Vid 1877 års bokslut exempelvis, redovisades bortåt 5.000 :- i processkostnader. Uppdrivna timmerpriser, skenande räntekostnader, bristande kontroll och processkostnader ledde tidigt till ekonomiska problem för uppstickaren. Det första verksamhetsåret (1874) slutade med en förlust på 3.011:77 -, vilken påföljande år 1875 ökade till 7.371:99. Men därefter blev utförsbacken allt brantare. Förlusterna nådde sexsiffriga belopp. Allt som gick att inteckna intecknades. Bogserbåten Neptun såldes till Luleå. Hösten 1878 sprack bubblan och Kalix Ångsågs AB försattes i konkurs. Bolaget hade tagit ett förlagslån med många bönder i Kalixbygden som borgenärer. Flera av dem fick större förluster än de kunde bära. Många fick lämna sina hemman och andra hade undertecknat skuldförbindelser som följde med in i tredje generationen. Efter konkursen sjönk timmerpriserna till ungefär samma nivåer som före fejden. Konkursförvaltaren sålde sågen till Skellefteföretaget Bure AB (patron Johan Marklund), vilket i sin tur sålde den vidare till AB Bergman, Hummel & Co 1880.

Svårare tider för skogsnäringen inträder

1874 uppnådde trävarupriserna en lysande höjdpunkt. Därefter börjar priserna falla och en handelskris

följde, vilken även drabbade Bergman, Hummel & Co:s verksamheter. Värst drabbat blev Luleå Ångsnickeri AB. Det tidigare avtalet med Kronan om upprepning av de tidigare helt oflottbara vattendragen i Jokkmokks socken visade sig vara en betydligt dyrbarare historia än vad köparna tänkt sig. Den av de utskickade undersökningsmännen beräknade kostnaden för upprepningen visade sig vara alltför lågt uppskattad. I verkligheten visade sig kostnaderna vara mer än dubbelt så höga. Vid 1879 års ordinarie bolagsstämma den 30/6 1879 konstaterade styrelsen att kostnaderna för bolagets anläggningar i sin helhet jämte kostnaderna för älvrensningarna betydligt överskridit det inbetalda aktiekapitalet och ett räntedragande skuldbelopp således uppstått. Detta skuldbelopp hade dock bolaget vid 1878 års bolagsstämma god förhoppning om att till betydlig del minska, då de vid denna tid vid ångsågen i Karlsvik ägde omkring 330.000 sågtimmer samt vid snickerifabriken ett större förråd av lufttorkade rudimaterialer (råvaror) till snickerigods. Emellertid inträffade hösten 1878 ett prisfall på alla sorters trävaror, vilket var så stort att inte ens tillverkningspriset å sågtillverkningen kunde uppnås. Den 27/9 1879 höll bolaget en extra bolagsstämma med 15 st. delägare (3 st. genom ombud) närvarande. Efter en stunds diskussion stannade stämman vid följande beslut:

“Beslöts att åt aktiebolagets styrelse eller åt den styrelsemedlem, som styrelsen inom sig därtill utser, lämna öppen fullmakt att träda i underhandling om och avsluta, bäst möjlig, realisering av aktiebolagets såväl fasta som lösa egendom samt verkställa överlåtelse av aktiebolagets avverkningsrätt till skog och återstående tillhörigheter, i ändamål att i främsta rummet betala bolagets hela gäld, samt att därjämte i möjligaste mån tillse aktieägarnas intresse, erkännandes aktiebolaget det inom styrelsen utsedda ombudets lagliga åtgöranden såsom för sig i allo bindande och skulle protokollsutdrag härav gälla såsom fullmakt för dessa ärendes definitiva avslutande”. Med stöd av ovanstående beslut överlämnade sedermera styrelsen nämnda fullmakt till brukspatronen och riddaren David Hummel som avreste till Stockholm med syfte att realisera bolagets såväl fasta som lösa egendom till betäckande av bolagets skulder. Resan visade sig emellertid vara förgäves. De dåliga konjunkturerna avskräckte eventuella köpare från dylika satsningar. I början av juli 1880 meddelade Luleå Ångsnickeri AB att de fr.o.m. den 23/7 t.v. måste avbryta sin verksamhet och avskeda sina arbetare vid snickerifabriken p.g.a. brist på rudimaterialer. De redan förra året (1879) i Lule älvdal ogynnsamma flottningsförhållandena hade detta år utfallit ännu ogynnsammare. Ihållande svår torka hade gjort det alldeles omöjligt att få i vattendragen liggande timmer nedflottat till sågen i Karlsvik, vilken efter en kort verksamhet under våren och försommaren 1880 måst stängas. I förhoppning att nederbörd likväl skulle komma och åstadkomma högre vattenstånd och bättre flottningsförhållanden så beslöt man att behålla arbetspersonalen vid Karlsvikssågen.

Vid 1880 års bolagsstämma den 29/6 1880 redovisades bolagets ekonomiska ställning den 31/12 1879. Enligt balansräkningen utgjorde tillgångarna 2.683.138:21 och skulderna 2.683.138:21 i form av 1.000.000 :- till aktieägare, 1.511.717:68 till banker och diverse personer, medel reserverade för älvrensning-, amorterings- och vinstmedel å 384.748:41 samt avskrivning 213.327:88. Styrelsen, som funnit att ett definitivt beslut om bolagets upplösning nu måste fattas, föreslog att uppgörelse skulle träffas med någon ansedd bank om ett obligationslån å 1.000.000 :- och att lånet med en löpande ränta å 6 % skulle amorteras under loppet av 10 år, räknat från 1881 års början. Styrelsen rekommenderade dock stämman nyteckna så mycket som möjligt, helst halva summan, d.v.s. 500.000 :- till betäckande av kommande utgifter. Av denna summa lovade firman Bergman, Hummel & Co och Bodträskfors sågverksägare teckna sig för över 300.000 :-. Stämman godkände obligationslånet, vilket kompletterades med de av Bergman, Hummel & Co:s tillskjutna medel så att bolaget kunde leva vidare ett tag till. Den 15/7 meddelade Norrbottens-Kuriren att arbetet återupptagits vid Karlsviks ångsåg och i mitten av september 1880 återupptogs tillfälligt arbetet vid några maskiner i snickerifabriken tack vare att en tillfällig beställning gjorts. En extra bolagsstämma hölls den 31/12 1880. Vid denna beslöts att fortsätta med bolagets verksamhet, ett beslut som konfirmerades vid den ordinarie bolagsstämman den 30/6 1881. Det gångna årets vinstmedel (67.665:97) beslöt stämman skulle överföras på reserverade medels konto till framtida disposition. Ett par investeringar i en ny 20 hk:s ångmaskin och en cirkelsåg godkändes av stämman. Under vintern hade styrelsens ordförande, David Hummel varit i London och förhandlat med sin återförsäljare därstädes H. Atkinson & Co. och kunnat konstatera att en större del av godset där blivit sålt och likviderat. Den styrelse som valdes vid 1881 års bolagsstämma utgjordes av H. J. Sundström (VD), till ordinarie styrelse valdes grosshandlarna David Hummel och Johan August Bergman samt till förste styrelsesuppleant kassören G. Erasmie och till andre suppleant Herman Örtenblad. Den 3/8 1881 inträffade en svår olycka med

dödlig utgång vid Karlsvikssågen. Den finska undersåten, 27-åriga Cajsa Jakobsdotter Sutinen från Pulango, fastnade då med kläderna i ett hjul och drogs med av detta med följd att båda benen blev krossade. Klockan 12 på dagen inlades hon på lasarettet i Luleå men avled två timmar senare. Den 24/9 1881 meddelade ledningen för snickerifabriken att verksamheten skulle läggas ned med omedelbar verkan för en tid av 8 månader, varvid omkring 50 arbetare blev utan sysselsättning. Den 17/4 1884 vid 8-tiden på morgonen inträffade ytterligare en svår olyckshändelse vid Karlsvikssågen, då faktor Petterssons 6-årige son föll ned från en s.k. Plankvagn och slog huvudet mot en järnräls med den påföljd att pojken i sanslöst tillstånd måste bäras hem. En till hemmet tillkallad läkare kunde vid sin ankomst konstatera att barnet då var dött. Med lånade pengar kunde verksamheten drivas vidare vid Karlsvikssågen och snickerifabriken men 1886 var den ekonomiska krisen ett faktum igen. Vid 1885 års stämma den 30/6 visade bokslutet för 1884 en så stor förlust att affären inte längre kunde fortsättas. För andra gången fattades beslut att uppdrå åt förläggarna eller de av styrelsen utsedda personer att på bästa möjliga sätt försälja aktiebolagets tillgångar så att dess skulder genom försäljningen blev betäckta. Styrelsen ansåg att den bästa lösningen för aktieägarna vore att Snickeribolaget med dess tillgångar och skulder skulle överlåtas till AB Bodträskfors, ett nystartat bolag som övertagit handelsbolaget Bergman, Hummel & Co:s tillgångar i Lule älvdal. Den 24/9 1886 höll Snickeribolaget en extra bolagsstämma vid vilken 2.200 av bolagets totalt 4.000 aktier voro representerade. Stämman godkände då styrelsens förslag att överlåta Luleå Ångsnickeri AB:s samtliga tillgångar till AB Bodträskfors emot att detta bolag betalade Snickeribolagets skulder, vilka vid denna tid uppgick till nära 2.000.000 :-.

Under AB Bodträskfors' vingar så följde en lugnare period med en någotsånär regelbunden orderingång för snickerifabriken. Men dess liv varade inte för evigt. Klockan ½ 5 på eftermiddagen den 21/9 1895 släcktes elden under pannorna och en halvtimme senare stängdes fabriken och personalen gick hem. Straxt före klockan 2 om natten (till den 22/9) hade nattvakten varit inne i fabrikslokalerna och funnit dessa utan anmärkning. Därpå hade han gått för att väcka betjäningen hos konsul Örtenblad, som skulle ut på jakt, och så begivit sig mot ett av magasinerna, men under tiden måste eld ha uppstått någonstans på baksidan av stora fabriksbyggnaden. Nattvakten gav genast alarm samt skyndade att väcka folk men glömde i häpenheten att genast signalera i brandskåpet. Samtidigt hade en tjänsteflicka hos konsul Örtenblad märkt elden, skyndat att underrätta herr Örtenblad och gjort alarm. Brandservicen på platsen kom först i rörelse och fick ut fabriksbyggnadens spruta. Redan klockan ½ 3 var förste brandchefen, överste Alsterlund, på platsen och övertog ledningen av släckningsarbetet. Maskinhuset, snickerifabriken och torkhuset var då ett enda bål. Efter snickerifabriksbyggnadens spruta kom sprutorna n:r 1 och n:r 2, vatenuppfördringsverket, spruta n:r 4 och ångsprutan, vilka alla voro igång klockan 3. Vidare infann sig ångaren Flink från Altappen och en ångare från Stensborg med sina sprutor. Kaptenen på ångaren Neptun kunde inte få tag i någon lots på natten och vågade därför inte gå staden runt, utan ilade med manskap och en prålig spruta över staden till brandstället. Efter 1 ½ timmes kamp mot det rasande elementet började räddningsmanskapet få kontroll på elden. Vid ½ 5-tiden var elden hejdad och vid 5-tiden var elden släckt. I aska och glöd låg de tidigare nämnda byggnaderna samt den lilla kontorsbyggnaden.

De ansträngda konjunkturerna för trävarubranschen runt 1880 ledde till att handelsbolaget Bergman, Hummel & Co:s omorganiserades. Den 2/5 1884 fastställde Kungl. Maj:t på ansökan av herrarna David Hummel, Johan August Bergman och David Hummel junior bolagsordningen för AB Bodträskfors. Bolaget, vars styrelse har sitt säte i Luleå, har till ändamål att efter inköp av Bodträskfors egendom med underlydande i Luleå floddal bedriva förädling och export av trävaror. Aktiekapitalet skall utgöra minst 800.000 :- och högst 2.000.000 :-, fördelade i aktier á 1.000 :-.

AB Bodträskfors blev nu ägare till Bodträskfors' finbladiga vattensåg med underliggande byggnader, anläggningar och skogsegendom, hjulångaren Aros och ångslupen Axel, andelar i bogserångarna Victoria och Frey samt 1/4 i Sundbergs slup. Med den sistnämnda menas möjligen den tidigare nämnda storbåten Thor. Efter inkorporeringen av ångsnickeribolagets egendom blev även AB Bodträskfors ägare till Karlsviks sexramiga sågverk och ångsnickerifabriken vid Oscars varv med tomter, byggnader och kajer, ångfartygen Turist och Gustaf, gallringsbommar, hela älvensningen i Porsforsen, Edeforsen, Hedenforsen, Säfvast, ett stort antal skogshemman och skogsskiftet, åbyggnader i Lappmarken, avverkningsrätten till 1.200.000 st. träd samt i viss mån företrädesrätten till nya kontrakt med kronan. Allt detta samlades nu tillsammans under samma tak med kontor i Luleå.

AB Bodträskfors' strategi blev att koncentrera sågningen av timmer till Karlsviks ångsåg. Vattensågen i Bodträskfors används fr.o.m. 1887 endast för husbehovssågning. Carl Otto Bergman som skött förvaltningen av Bodträskforssågen sedan 1860 gav sig nu in i ett helt nytt verksamhetsområde, gruvnäringen. The New Gällivara Company Limited, som innehade Gällivaregruvorna hade mot slutet av 1880-talet försummat sin brytningsskyldighet. Denna försummelse utnyttjade Bergman för att genom inmutningar förvärva en rätt till det stora malmfältet, vilken godkändes genom häradsrättens utslag den 18/6 1891. Tillsammans med grosshandlaren Gustaf Emil Brome bildade Carl Otto Bergman AB Gällivare Malmfält som startade en storskalig exploatering av fyndigheterna i Malmberget och andra norrbottniska gruvfält, en verksamhet som även David Hummel deltog i som förläggare.

1871 övertogs The New Gällivara Company Limited av den engelska firman Giles Loder, vilken drevs av Giles' son Robert Loder (Giles Loder avled 1871). Robert Loder drev verksamheten vidare med samma namn, men p.g.a. att bolaget var registrerat i England stötte man på onödiga hinder. Detta medförde att aktieägarna beslöt att bolaget frivilligt skulle likvideras. 1882 överfördes egendomarna till ett svenskt bolag som fick namnet Gällivare AB. För detta stod Robert Loder som ensam ägare. Gällivare AB ägde vid denna tid fyra sågverk (Altappen, Borgfors, Munksund och Vitåfors), fyra järnbruk (Altappen, Alter, Melderstein och Selet) samt sex ångbåtar (Favourite, Flink, Gällivara, Hedensfors, Ingrid och Prince of Wales). I maj 1888 avled Robert Loder. Efter detta så hade bolaget svårt att hitta engelska finansiärer och man fick problem att klara sig ekonomiskt. Problemen förvärrades då anläggningarna vid Altappen (såväl såg- som valsverket) brann ner den 16/12 1890. Branden startade i ångsågen klockan 1/2 2 på natten och när branden upptäcktes gick den inte att släcka. 1891 upplöstes Gällivare AB. De stora egendomarna spreds till olika intressen. Altappen med därtill hörande skogstillgångar jämte ångfartygen Gällivare och Hedensfors övertogs av AB Bodträskfors. Sågverket vid Altappen återuppbyggdes och utökades till fem enkla och två dubbla ramar med tre hantverk. Med denna utbyggnad blev Altappen det största och modernaste sågverket i övre Norrland. Valsverket fanns det däremot ingen anledning att bygga upp eftersom malmbanan hade färdigställts och man kunde skeppa ut malmen direkt till kunderna. Någon förädling var det inte tal om.



Luleå stad 1863. Pennteckning av kartografen Nordlinder

När järnvägen Gällivare – Luleå blev klar för malmtåg den 12/3 1888 och för persontrafik Luleå – Boden den 20/8 1891 så minskade behovet av ångbåsturer radikalt. Sedan Gällivare AB 1886 tagit sin ångare Favourite ur trafik på traden Övre Edefors – Storbacken så var ångslupen Gustaf ensam kvar på traden, varvid turtätheten utökades till 6 turer/vecka. Gustaf togs ur drift efter 1892 års säsong. Samma sak skedde med ångaren Turist på sträckan Edefors – Heden. Trafiken på denna trad sköttes istället av

den från Gällivare AB inköpta Hedensfors, vilken omdöptes till Turist och denna sommar gjorde 5 turer/vecka. Den gamla Turist, som under sommaren 1892 legat upplagd, lämnade Luleälven på ett mycket spekulativt sätt i september 1892. Norrbottens-Kuriren 9/9 1892 berättar följande:

“I går utfördes en i våra sjökanaler enastående bragd. Gamla ångaren Turist, som i många år uppehållit förbindelse å Lule älv mellan Hednoret och Edefors men i sommar legat förtöjd, efter att ha lämnat trafikbestyret samt t.o.m. namnet åt f.d. Hedensfors, nu benämnd Turist – fördes nämligen i går utför de i ungefär en mils sträcka efter varandra följande Hedensforsarna från Hednoret till Råbäcken. Ångaren fördes på den vågsamma färden av styrman Johan Pettersson från Heden och maskinisten A.P. Johansson från Bodträskfors, vilka biträdades av arbetarna Isak Petter Nilsson och Axel Isaksson från Heden. För sitt nöjes skull medföljde en glad “sörlänning”. Båten gick under hela vägen för full maskin och tillryggalade sträckan från Hednoret till Råbäcken på den korta tiden av något över en halv timme. Ej en enda gång skrubbade båten mot någon sten under den milslånga nedfärden mellan vindlande forsar, utan allt gick som i “djupan wäl”. Det enda som skadades var flaggstången vilken skrapade mot järnvägsbron över Trångforsen, då ångaren passerade under nämnda bro. En medhavd räddningsbåt krossades under färden. På skilda ställen längs sträckan åsågs vågspelet av en mängd häpnande åskådare och många hade avrått de djerve männen att företaga färden. Det höga vattenståndet möjliggjorde företagets lyckliga utgång.”

Den väntade konkurrensen från järnvägstrafiken på sträckan Boden – Luleå gjorde att AB Bodträskfors började titta efter alternativa sysselsättningar för hjulångaren Aros. Fr.o.m. den 20/6 1891 gjorde ångaren en tur i veckan mellan Luleå och Salmis med anlop av Nederkalix och Nordanskär med avgång från Luleå lördagar klockan 12 middag och åter från Salmis söndag klockan 12 middag. Två dagar i veckan (tisdagar och fredagar) trafikerade ångaren traden Luleå och Grubban. Inför 1891 års seglation hade ångaren genomgått en ganska omfattande renovering vid J. P. Sundborgs Verkstad & Slip i Luleå, varvid en av skorstenarna tagits bort. Befälhavare på Aros var numera Ernst Furtenbach. Lördagsturerna till Salmis fortsatte även 1892 men sedan gick fartyget enbart på Luleälven, där den reguljära trafiken för Aros del upphörde 1895.

På samma sätt som i fallet med Bodträskfors' egendomar i syfte att sprida riskerna och trygga ekonomin så bildades 1886 ett aktiebolag kring ägandet av Jämtösunds ångsåg, ty i juni nämnda år fick AB Jemtösund sin bolagsordning fastställd på ansökan av herrar Johan August Bergman, A. W. Bäckström och Carl Rånlund. Bolaget har till ändamål att, efter inköp av Jämtösunds sågverks egendom i Råneå socken, idka förädling och export av trävaror. Styrelsen har sitt säte i Råneå socken och aktiekapitalet är satt till lägst 40.000 :- och högst 60.000 :- fördelat i aktier á 500 :-.

De dåliga konjunkturerna inom trävarubranschen drabbade även verksamheten i Tornedalen. Motgångarna började med att anläggningen i Kengis totalförstördes vid en brand natten till den 1/7 1879. Elden bröt ut mellan klockan 2 och 3 på natten av okänd anledning. Inom två timmar voro såg, kvarn, smedja och kolhus nedbrunna. Branden upptäcktes först klockan 3 men då hade elden så gripit omkring sig att bruksfolket inte hade en chans att rädda byggnaderna. Mellan klockan 5 och 6 på morgonen anlände folk från Pajala by. Tillsammans med bruksfolket försökte man kräva elden och rädda brädstaplarna som ännu inte antänts genom att kasta jord över elden. Tack vare dessa anstängningar gick endast några få av dessa brädstaplar i rök. Till följd av att vinden var sydlig så drabbades inte arbetarnas bostäder av branden men denna brand innebar ett abrupt slut för verksamheten vid Kengis bruk.

Liksom i fallet med t.ex. Båtskärsnässågen så blev Haparanda Export AB:s tillvaro kantad av processer mellan delägarna och bolagets ekonomi försämrades raskt, vilken ledde till att man hösten 1882 tog beslut om att avyttra sin egendom. Vid hållen auktion den 23/10 1882 i Haparanda så såldes Salmis ångsåg och Kengis sågplats till handelsmannen Anders Kurt i Torneå för 126.000 :- . Anbudet på bolagets övriga fastigheter förkastades. Den 10/3 1883 utbjöds hjulångarna Salmi och Castor samt 18 st. lastpråmar på offentlig auktion i Haparanda. För Castor bjöds 7.000 :-, för Salmi bjöds 2.000 :- och för lastpråmarna bjöds 250 – 300 :-/styck. Dessa erbjudanden förkastades av säljaren såsom alltför

låga. I november 1883 försattes Haparanda Export AB i konkurs. Den upprättade boförteckningen upptog tillgångarna till 254.866:93 och skulderna till 326.860:43 av vilka belopp 71.993:50 avsattes för driften av kvarvarande anläggningar. Vid ett hållet sammanträde inför domaren den 13/11 så utsågs till gode män kronofogden A. F. Wallin och konsul Nils Wennerström i Haparanda samt direktör Åkerström i Nederkalix. Sammanträdet kom att bli stormigt. En person, som ej hade ett öre att fordra i massan och som strävade efter en plats i Riksdagens första kammare, skällde ut konsul Wennerström efter noter och framhöll att han på ett ”fäaktigt sätt” skött affärerna. Den 3/12 1883 såldes på offentlig auktion i Haparanda åtskilligt av bolagets lösa egendom och vid hållen exekutiv auktion i Haparanda den 6/10 1884 såldes Svansteins vattensåg till G. W. Pettersson för räkning trävarufirman Giesecke, Weidling & Co i Haparanda och Ekfors vattensåg till konsul Wickströms sterbhus för vardera 25.000 :-.

Nämnde Anders Kurt hette egentligen Antti Kurtti men valde efter förvärvet av ångsågen i Salmis i Sverige att försvenska sitt namn till Anders Kurt. Han ägde sedan tidigare ett par vattensågar i norra Finland, Kristineström i Ylitornio (förvärvad 1860) och en vattensåg i Rovaniemi (förvärvad 1870). Sedan de svenska myndigheterna upptäckt att han inte var svensk medborgare så tvingades han avyttra sågen. Lyckligtvis så var hans dotter, Fredrika Evelina Lisabeth Kurt, gift med handelsmannen och portugisiska konsulen i Haparanda Carl William Westergrén. Westergrén fick nu köpa sågverket för 70.000 :- . Nämnde Westergrén blev även ägare till de båda hjuldrivna ångbogserarna Castor och Salmi. Blott 33 år gammal så avled Carl William Westergrén den 22/2 1887. Då det visade sig att sterbhuset var skuldsatt så försattes detta i konkurs sommaren 1887 och egendomen (därbland familjens Westergréns gård i Haparanda) auktionerades ut hösten 1887. Den 27/10 1888 utbjöds ångbogserarna Castor och Salmi samt 50 st. pråmar på auktion å Salmis ångsåg av Westergréns konkursförvaltare och Anders Kurt. Ångbogseraren Salmi inropades av Johannes Sällström för 2600 :- , vilken överlät fartyget till Båtskärsnäs ångsåg, där den kom att tjänstgöra tillsammans med tidigare nämnda Nils Sture. Ångbogseraren Castor köptes av Anders Kurt för 2.099 :- och pråmarna inropades av herrar Kurt, Asp och Sällström till olika priser. Salmis ångsåg kom fortsättningsvis att drivas av ett nybildat bolag med Anders Kurt som majoritetägare.

En ny generation tar över Bergman, Hummel & Co:s verksamhet

I Norrbottens-Kuriren 2/6 1881 berättas om Sveriges nordligaste ångbåt:

“Sveriges nordligaste ångbåt gick fredagen den 27/5 kl 2 e m av stapeln wid Gyljen i Öfwer-Kalix och erhöi i dopet namnet Swan. Öfwer-Kalix societé, i festligt lag samlad, åsåg utskjutningen, hwarefter en splendid middag intogs hos det alltid gästfria herrskapet Krook. Sedan kaffe druckits, företogs med Swan en lustfärd till Bränna, hwarwid båten med lätthet och elegans visade sig uppfylla alla rimliga pretentioner. Swan är 60 fot lång och tre fot djupgående, är byggd av trä på jernspant samt försedd med 12 hästkrafters maskin och tvånnepropellrar. Allt järn och maskinarbete är tillverkat vid Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm. Skrofvet är uppbyggt af skeppsbyggmästare Löfgren från Råneå och maskineriet insatt av ingenjör Sandberg från Bergsund. Såwäl verkstaden som ofwannämnda herrar hafwa stor heder af det i allo lyckade och wäl utförda arbetet. Ångbåten eges af aktiebolaget Bergman, Hummel & Co och är hufwudsakligen afsedd för bogsering af timmer.”



Kalix kyrkby, troligen på 1880-talet

Bogserångaren Swan kom att användas för bogseringsuppdrag mellan Gyljen och Råktfors i närmare ett decennium. Det sista året Swan omnämns var 1890. Dessförinnan (1888) hade verksamheten vid Gyljens sågverk lagts ner och 1890 nedlades även sågarna vid Rödupp, Björkfors och Yttermorjärv.

I början av 1880-talet då de dåliga konjunkturerna för sågverksrörelsen satt in på allvar så uppenbarade sig en schism mellan delägarna i Bergman, Hummel & Co Johan August Bergman och David Hummel. Motsättningarna gällde såväl synsätt som en del principella motsättningar, som berör själva uppläggningsen av den norrbottniska trävarurörelsen. För Johan August Bergman tycks det rätt tidigt ha stått klart, att förläggningen av industrierna vid kusten var framtidens melodi, medan David Hummel var angelägen om att behålla forssågarna även sedan ångsågarna vid kusten tillkommit. Förhållandet de båda bolagsmännen emellan kom att regleras genom ett kontrakt daterat 24/11 1883. Bergmans krav att Bodträskforsföretaget och Luleå Ångsnickeri skulle ombildas till Aktiebolag godkändes enligt detta kontrakt och förverkligades som tidigare nämnts. Den 30/9 1884 upplöstes handelsbolaget Bergman, Hummel & Co. Dessutom reglerades förhållandena vid Stockholms- och Kalixkontoren. Det upplösta handelsbolaget Bergman, Hummel & Co:s tillgångar och skulder i Luleå län övergick som tidigare nämnts till AB Bodträskfors. Motsvarande skedde i Kalix och Råne län genom att handelsbolaget Bergman, Hummel & Co:s tillgångar och skulder övergick till AB Bergman, Hummel & Co. Aktierna fördelades på hälften var på vardera bolagsmannen. En lång och besvärlig tvisthistoria kunde därmed avslutas och företagets ställning konsolideras. David Hummel bosatte sig efter 1884 i Stockholm där han inköpt Bayardska palatset vid Kungsträdgården. Han avled den 10/12 1892, 72 år gammal efter en längre tids sjuklighet.

Fr.o.m. 1885 så samordnades bolagsstämmorna i Luleå Ångsnickeri AB, AB Bodträskfors och AB Bergman, Hummel & Co så att dessa hölls vid samma tidpunkt i syfte att de skulle passa David Hummels planering. 1885 års bolagsstämmor för Luleå Ångsnickeri AB och AB Bodträskfors hölls tisdagen den 30/6 klockan 4 respektive 6 på eftermiddagen å AB Bodträskfors' kontor i Luleå och AB Bergman, Hummel & Co:s bolagsstämma hölls lördagen den 4/7 klockan 4 på eftermiddagen å bolagets kontor i Nederkalix.

1870 hade Johan August Bergman flyttat tillbaka till Nederkalix från Stockholm och bosatte sig på den gamla gästgivargården Grytnäs som han lät bygga om till en ståtlig herrgård. Han byggde också en ladugård. Den hade dubbla tjocka granitväggar, romerska bågfenster och dricksrännor av glaserat Höganästegel. Det fanns också ett mejeri på Grytnäs. Rinnande vatten fanns på gården. Med ångkraft fylldes en vattencistern i tornet ovanpå maskinhuset, varifrån vattnet trycktes ut genom långa rörledningar i jorden till mangårdsbyggnaden, ladugården, stallet, mejeriet och växthuset.



Grytnäs herrgård

Johan August Bergman gjorde stora insatser i Kalix inom det sociala området såsom inrättandet av ett nytt barnhem i kyrkan och en sjukstuga. Han ville också anlägga en kurort i Kalix. I olika omgångar av skilda ägare förvärvade han hela ön Sandholmen i Ytterbyskärgården mitt emot Karlsborg. Vintern 1887-88 förverkligades planerna på att där anlägga en badort, som fick namnet Nordanskär. Våren 1888 kunde de första gästerna tas emot. Ur prospektet för Nordanskär kan följande anföras: "De kurmedel, som användas äro: kalla havsbad, alla brukliga former av varm-, luft-, ång- och vattenbad, halvbad, avrivningar och duscher ... massage, gymnastik, elektricitet och annan speciell behandling gives i dirför lämpliga fall", 12 lägenheter å 50 rum utom kök samt 40 enkelrum stod redo att ta emot gästerna, kaffebar och en vacker festsal uppfördes också. Enligt prospektet lämpade sig kurorten i synnerhet för behandling av sådana sjukdomar som; blodbrist, allmän svaghet, reumatiska åkommor, mag- och tarme sjukdomar, skrofulösa och rakitiska lidanden hos barn. För dessa sistnämnda sjukdomar pekar man särskilt på "den ständiga solbelysningen i förening med det milda havsklimatet". Inga lungotspatienter mottogs. Man uppger att anstalten visserligen icke äger någon "surbrunn" eller annan s.k. hälsokälla, men tillhandahåller alla erforderliga hälsovatten dels i form av artificiella mineralvatten, dels i form av sandowska salter.

Redan från starten av verksamheten vid Nordanskär inrättades en lokal ångbåtsförbindelse till bad- och kurorten med fastlandet med den av AB Bergman, Hummel & Co nyinköpta ångslupen Allsvinn på traden Kalix-Karlsborg-Nordanskär-Nyborg.



Kurorten Nordanskär



Ångslupen Allsvinn. Jan Franzén repro

Året därpå (1889) köptes ångslupen Falken från Stockholm, vilken med namnet Karlsborg insattes i trafiken på Nordanskär. 1899 omdöptes Karlsborg till Strömkarlen. Med dessa två ångslupar kunde man under somrarna erbjuda turer från tradens bägge ändpunkter varannan timme.



Ångslupen Strömkarlen. Fotograf okänd. Från Länspumpen 2001

Den 7/2 1889 klockan 2:30 på eftermiddagen avled å Grytnäs herrgård grosshandlare Johan August Bergman av "hjärnslag" endast 62 år gammal. Sönerna Johan August "John" och Carl Emanuel "Manne" fick nu ta över verksamheten efter sin avlidne fader.

Johan August "John" Bergman var född på Björkfors herrgård den 16/4 1853 och gifte sig den 4/5 1881 i Göteborg med 25-åriga Emma Ingeborg Taube, dotter till tullförvaltaren Otto Reinhold Taube och dennes hustru Frederique Kjellerstedt. Emma Ingeborg Taube var yngre syster till Johannes Sällströms hustru Anna Taube. Paret bodde efter giftermålet på Grytnäs herrgård och fick med tiden fem barn, Johan August (1882), Signhild Frederique (1884), Gunnar Orvar (1887), Sune Krister (1890) och Alrik (1894).

Bild på John August Bergman

Carl Emanuel "Manne" Bergman var född på Björkfors herrgård den 7/11 1854. Var från 1881 bosatt på Björkfors herrgård och gifte sig den 5/9 1890 med en äldre syster till broderns hustru, 35-åriga Gunilla Ottilia Taube. Paret fick med tiden fem barn, Anna Karolina (född 1890), Karl Gustav (1891), Åke Emanuel (1892), Ingegerd Frederique (1893) och Sten Reinhold (1899).

Sedan de båda grundarna av Bergman, Hummel & Co avlidit så delades aktiestocken mellan arvingarna så att familjen Bergman blev huvudägare till AB Bergman, Hummel & Co, medan familjen Hummel för sin del övertog de bergmanska aktierna i AB Bodträskfors. AB Bergman, Hummel & Co sålde därefter i början av 1893 sin hälft i Båtskärsnäs ångsåg till Johannes Sällström. Den andra hälften ägdes fortfarande av Bergbom, Svanberg & Co. De omstrukturerade sedan detta företag 1894 som AB Båtskärsnäs med ett aktiekapital på 800.000 :- fördelat på 800 st. aktier á 1.000 :- . AB Bergman, Hummel & Co gick in som delägare i detta bolag med 150 st. aktier.



Manne och Gunilla Ottilia Bergman

Bröderna Bergman trädde in i en tid präglad av ekonomiska svårigheter för AB Bergman, Hummel & Co, delvis beroende på de starka konjunktursvängningar som kännetecknar det utgående 1800-talet. 26 st. exportsågverk existerade vid sekelskiftet i Norrbottens kustland. Många av dem kämpade en hård och ojämn kamp med vikande konjunkturer och hårdnande konkurrens, och det blev allt mer klart att nya åtgärder måste till för att stabilisera och bevara den träindustri som fanns. Redan skymtade i bakgrunden risken för att åtskilliga företag skulle komma att försvinna på grund av bristande livsduglighet. Den hårdnande konkurrensen och de stigande råvarupriserna liksom behov av modernisering av de gamla sågarna ställde stora krav på ett ökat rörelsekapital. Verksamheten vid Karlsborgssågen drevs emellertid vidare, liksom anläggningen i Nyborg. 1885 tillkom en mindre bogserbåt Lärkan vid Karlsborgsanläggningen och samma år stationerades bogserångaren Flink (som köpts från Gellivare AB) vid Nyborg men denna flyttades påföljande år till Luleå.

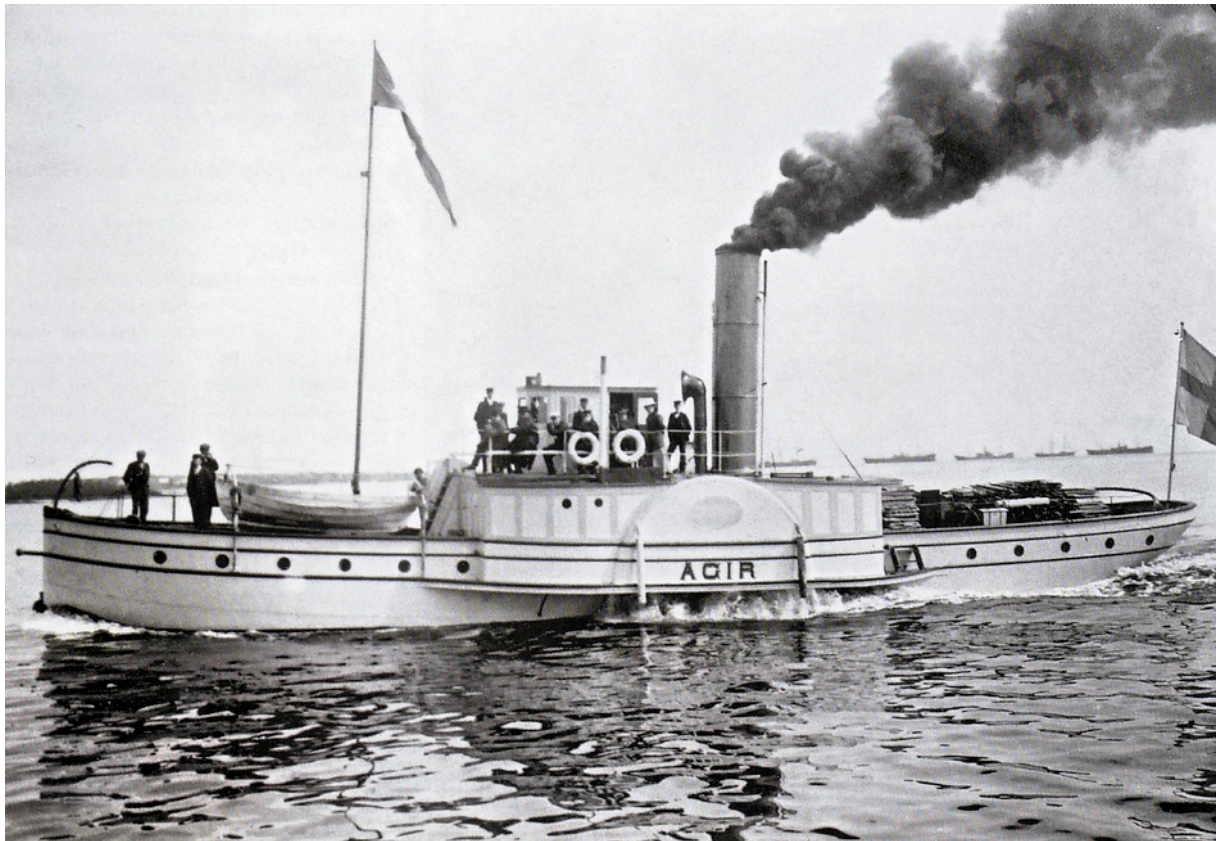
1892 – 1893 kom ytterligare två bogserbåtar till Karlsborg, Tekla respektive Ägir. Den sistnämnda förvärvades från Törefors' sågverk och var byggd 1882 vid William Lindbergs Mekaniska Verkstad i Stockholm som hjulångaren Törefors och försedd med en 30 hk:s ångmaskin. Ägaren, grosshandlare Matton, hade tänkt använda Törefors i last- och passagerartrafik mellan Törefors och Luleå och därför inrett ångaren med salong akterut, matsalong och hytter förut. Av dessa planer blev dock intet och istället användes fartyget huvudsakligen som bogserare innan det såldes till Karlsborg, där det omdöptes till Ägir.



Ångbogseraren Flink. Foto från Bengt Westins samling



Ångbogseraren Tekla. Foto från Bengt Westins samling



Bogserångaren Ägir. Foto från Bengt Westins samling

Ytterligare ett förvärv till Karlsborgsanläggningen skedde 1897 då hjulångaren Castor köptes från Finland. Denna Castor var identisk med den Castor som tidigare tillhört Haparanda Export AB.

1898 förvärvades aktiemajoriteten i AB Bergman, Hummel & Co av grosshandlaren William Olsson. Som finansiärer hade Olsson bakom sig The Kalix Syndicate, som konstituerades den 2/1 1899 i London. Syndikatets uppgift var i första hand att köpa de aktier i AB Bergman, Hummel & Co som Olsson förvärvat och ytterligare så många som behövdes för att genomföra en realisation av bolagets egendom. The Kalix Syndicate hade ett aktiekapital på 100.000 £, varav 87.500 £ i preferensaktier. Intressenterna var 35 personer, huvudsakligen trävaruimportörer i London, Hull och Skottland, jämte 11 i Sverige bosatta personer som stod för en mindre del av aktiekapitalet.

William Olsson var född den 15/6 1862 i London och var son till den svenske trävaruhandlaren Martin Olsson och dennes hustru Elizabeth Tucker. Han skickades i januari 1875 till Karlstads Läroverk för att få en svensk utbildning och hälsade ofta på sin farbror som var komminister i Lungsunds församling i Värmland. Där träffade han även familjen Bergman (bruksägaren Carl Fredrik Bergman med hustru Anna Pehrsson), bosatta på Lundsbergs Herrgård och framförallt deras dotter Maria med vilken han gifte sig i Lungsund den 23/8 1887. Efter bröllopet 1887 bodde William Olsson med sin familj i London där han arbetade inom familjens träagenturfirma Martin Olsson & Sons i London, men 1896 flyttade familjen tillbaka till Värmland för att bygga upp fler och starkare affärsrelationer med svenska leverantörer. 1896 grundade han Lundsbergs skola på egendomen som han hade köpt redan 1892 av svärföräldrarna. När skolan startade den 30/1 1896 hade endast fem elever anmälts. Två av dem var söner till en av Londonfirmans kunder och de andra tre var svenskar. Till att börja med inhystes hela skolan på Herrgården, men redan 1897 stod skolhemmet Melltorp och det första skolhuset färdiga. Skolan grundades med inspiration från de klassiska pojkinskolorna i Storbritannien. Flera av dessa präglades i likhet med Lundsberg vid denna tid av idealen om att utbilda landets framtida makthavare genom en religiös fostran i en spartanskt lantlig miljö. Vad gäller den brittiska

tanken om universitetsförberedande skola så var Olsson istället inriktad mot att lära eleverna arbeta. Ursprungligen var utbildningen avsedd att motsvara Realskolan. Parallellt med skolarbetet erhöll han viktiga poster inom näringslivet såsom styrelseledamot i Kristinehamns Enskilda Bank och direktör för kommanditibolaget William Olsson & Co. William Olsson insåg tidigt att skogs- och järnhanteringen kring sekelskiftet stod inför en stor omställning. Urskogsexploateringen hade nått sitt slut, elektriciteten gav vattenkraften ett nytt värde och kemisk massaproduktion samt förändringar inom järnhanteringen krävde storskalighet. För att utnyttja de nya möjligheterna fordrades företagsfusioner och nya kombinationer av produktionsresurser. Denna omställning präglades av betydande tröghet till följd av att nästan alla existerande företag var familjeägda. William Olsson synes ha haft god psykologisk blick för att hantera traditionsrika ägarfamiljer. Han blev specialist på att köpa familjeföretag och därefter genomföra eller planera nya kombinationer av teknik och naturtillgångar som kunde göra företagen attraktiva för nya ägare, ofta med anknytning till banker och aktiemarknad. Förutsättningen för Olsson:s framgångar som förmedlare av sådana affärer var hans övertalningsförmåga och en lätthet att formulera eleganta kombinationer i den ekonomiska kalkylens form. Han hade stor förmåga att mobilisera erforderligt kapital från svenska banker och engelska finanskretsar. Några ambitioner till egna långsiktiga ägarengagemang visade han knappast, trots att han vid sekelskiftet hade goda möjligheter att bygga upp en egen storföretagsgrupp. Olsson, som med dagens mått närmast skulle kunna betecknas som riskkapitalist, hade omfattande utländska förbindelser och byggde med deras hjälp upp ekonomiska kontakter i bl.a. mellansvenska bruksindustrin, där han snart kom i kontakt med de intressen som företrädades av Wallenbergska huset i Enskilda bankens gestalt. När William Olsson vände sina blickar mot Norrbotten var det närmast som representant för relativt starka engelska kapitalintressen. Han verkställde vissa utredningar beträffande de ekonomiska förhållandena i Norrbotten och dessa utredningar kom självklart att beröra AB Bergman, Hummel & Co och deras intressesfär, eftersom det var det största bolaget i Norrbotten och ett av de större utefter hela Norrlandskusten.



William Olsson. Fotografiet tillhör Riksarkivet

1899 ersattes den tidigare styrelsen (bröderna John August och Manne Bergman samt S. Carlsson) av en helt ny styrelse i AB Bergman, Hummel & Co bestående av William Olsson, Gustaf Groth, Fredric Jacobsen och H. Zethreus. Redan i styrelseberättelsen 1899 riktade den nya styrelsen skarp kritik mot den styrelse, som man avlöst strax före bolagsstämman, och bl.a. beskyllt den för "olämpligt ordnande av försäljningarna så att sågarna sedan oupphörligen fått arbeta med att fylla ut restpartier". För att försöka bringa reda i AB Bergman, Hummel & Co:s affärer som var hårt ansträngda vid denna tid och åstadkomma en ekonomisk sanering föreslog William Olsson i maj 1900 att AB Bergman, Hummel &

Co skulle till AB Båtskärsnäs försälja en rad fastigheter inom Överkalix, Korpilombolo, Tärendö, Pajala, Jukkasjärvi och Hietaniemi socknar till ett sammanlagt värde av 1.300.000 :- . Bolagstämman den 30/1 1900 godkände preliminärt köpet och extra stämman den 19/2 samma år godkände det definitivt. Senare samma år inträffade en katastrof som tärde ytterligare på bolagets redan förut hårt ansträngda ekonomi. Två dagar före jul år 1900 brann nämligen den stora fyraramiga ångsågen vid Karlsborg sågen ned till grunden. Bolaget beslöt emellertid att bygga upp en ny såg med sex rammar och att samtidigt riva "lillsågen" och Nyborgs ångsåg. Den nya 6-ramiga sågen var färdig i juli 1901, och utökades ett par år senare med ytterligare två ramper till 10 rammar.

År 1900 såldes den gamla hjulångaren Castor tillbaka till Härnösand och man lät istället bygga en ny tidsenlig bogserångare vid William Lindbergs Verkstads- och Varfs AB, vilken döptes till Karlsborg och stationerades vid sågen med samma namn.



Ångbogseraren Karlsborg i början av 1900-talet. Foto Bengt Westins samling

I mitten av juni 1901 insatte AB Bergman, Hummel & Co en från Finland en f.d. engelsk lustyacht Laine i reguljär passagerartrafik tre dagar i veckan på traden Luleå – Karlsborg – Nederkalix – Båtskärsnäs – Sesarö – Salmis med avgång från Luleå måndagar, onsdagar och fredagar klockan 8 på morgonen och från Salmis tisdagar, torsdagar och lördagar klockan 8 på morgonen. Till befälhavare på Laine utsågs kapten J. Johansson, vilken tidigare fört hjulångaren Aros, som detta år användes i fraktfart mellan Kalix och Karlsborg. Med tanke på den knivskarpa konkurrens om passagerarna som rådde i trafikområdet så var det nog många som höjde på ögonbrynen vid åsynen av detta initiativ. Ångfartygsföreningens nya stora och moderna hjulångare Haparanda trafikerade rutten Luleå – Råneå – Töre – Kalix – Sesarö – Haparanda och samma bolags något äldre propellerångare Ådalen trafikerade rutten Kalix – Båtskärsnäs – Granvik – Sandvik – Haparanda. Dessutom trafikerade kapten Axel Petterssons ångare Kurir rutten Luleå – Råneå – Törefors. Belackarna fick dock rätt. Redan den 3/7 1901 meddelade ägaren att resorna med Laine upphört med omedelbar verkan.

M.h.a. lån från Stockholms Enskilda Bank skedde på initiativ av William Olsson en omfattande fusion av Norrbottens sågverksanläggningar under namnet Nordiska Trävaru AB 1902 där AB Bergman, Humel & Co utgjorde en av hörnpelarna. Enligt den värdering som gjordes inför sammanslagningen värderades att AB Bergman, Hummel & Co:s tillgångar, som skulle motsvara 37.980 aktier i det nya bolaget till 9.376.000 :-, som fördelades på aktier för 3.798.000 :- och med obligationer för 5.578.000 :- . Nordiska Trävaru AB började sin verksamhet med ett aktiekapital på kronor 7.073.000 :- . I denna fusion ingick AB Bodträskfors, Carl Palmgrens Trävaru AB, AB Bergman, Hummel & Co, Seskarö Trävaru AB och William Olsson som aktieägare. I följande års bolagsstämma med AB Bergman, Hummel & Co redovisar styrelsen den 3/7 1903 ställningen efter bildandet av Nordiska Trävaru AB. Därav framgår att AB Bergman, Hummel & Co disponerar aktier och obligationer i Nordiska Trävaru AB till ett nominellt värde av 9.376.000 :- . I realiteten hade bolaget blivit ett förvaltningsbolag och styrelsen föreslog som en konsekvens av detta att AB Bergman, Hummel & Co bolaget skulle upplösas, vilket också skedde.

I samma veva som AB Bergman, Hummel & Co upplöstes gick Johan August Bergmans söner ur tiden. Carl Emanuel "Manne" Bergman avled den 10/4 1902, 47 år gammal och Johan August "John" Bergman avled den 10/4 1904, 50 år gammal.

Del 4. Olof Bergman Olson

Johan Bergman Olsons nio år yngre bror Olof (född den 11/12 1809) torde ha deltagit i sin äldre broders verksamhet såsom skinnhandel vid bl.a. marknader i mellersta Sverige och även inom skeppsbyggeriet i Kalix. Den stora ålderskillnaden kanske har bidragit till att den framgångsrike äldre brodern Johan också väl tog hand om sin lillebror och successivt införlivade honom i sin verksamhet, först i Kalix och senare framförallt i Stockholm. Troligen flyttade han samtidigt med brodern Johan till Stockholm på 1830-talet och båda arbetade tillsammans vid kontoret på Skeppsbron i Stockholm. Han tituleras både grosshandlare och handelsbokhållare. Förmodligen blev hans huvudsakliga uppgift efter flytten till Stockholm att sköta broderns räkenskaper och finnas tillgänglig på kontoret i Stockholm, ett väldigt nära och förtroendefullt samarbete bröderna emellan. Som tidigare nämnts gick Olof Bergman Olson in som delägare med 1/3 i den 1836 vid Sandörsunds skeppsvarv nybyggda briggen Henrika.

Olof Bergman Olson bodde på 1830-talet på Storkyrkobrinken. 1840 gifte han sig med 27-åriga Charlotta Hagström och paret fick ett barn, sonen Ludvig Philip 1843. Familjen bosatte sig sedan på adressen Skeppsbron 6. Vintern 1849 hade Olof Bergman Olson samlat ihop så pass mycket kapital att han kunde köpa den blott ett år gamla skonerten Alkor om 51 svåra läster från Sundsvall. Med den 24-årige sjökaptenen Olof August Carlstén (född i Västervik men numera borgare i Stockholm) som befälhavare avseglade fartyget den 19/4 1849 från Stockholm till Viana (i norra Portugal) med en last bestående av järn, stål och plankor. Från Viana fortsatte skonerten till St. Ybes för att lasta salt och diverse varor på Stockholm. Kom till Stockholm den 2/8 och återvände till Portugal ned en last bestående av järn, plankor och spiror, en last som lossades i Lissabon i början av oktober. Fortsatte från Lissabon till Marseille med kaffe och styckegods och därpå vete från Marseille till Falmouth för order. Denna last lossades sedermera i Cork varefter skonerten intog en last bestående av stenkol och koltjära och avseglade med denna till London den 11/3 1850. Från Lissabon fortsatte Alkor till St. Petersburg med vin och korkbark och slutligen talg, hampa och hampolja från St. Petersburg till Stockholm samt anlände till Stockholm den 29/7 1850.



Olof Bergman Olson

Hösten 1849 köpte Olof Bergman Olson den sju år gamla skonerten Charlotta av grosshandlare O. W. Dannströms sterbhus. Charlotta var byggd 1842 av ek och furu vid Lilla Saltviks skeppsvarv i Döderhultsviks socken och mätte knappt 70 svåra läster. Med den 47-årige sjökapten Carl Magnus Gjöthström, född i Finland men numera borgare i Stockholm, avseglade fartyget den 24/10 1849 från Stockholm till Lissabon med en last bestående av järn, stål och plankor. Fortsatte den 21/2 1850 från Lissabon till Genua med styckegods, barlast från Genua till Trapani samt slutligen salt från Trapani till Stockholm och var tillbaka till Stockholm i början av augusti 1850.

Olof Bergman Olson beställde 1849 vid Sundsvalls skeppsvarv ett nybygge som levererades sensommaren 1850, en skonert om 74 svåra läster, som döptes till Hedvig, ett bygge som leddes av skeppsbyggmästaren J. A. Liedberg, vilken f.ö. även lett bygget av den tidigare nämnda skonerten Alkor. Med sjökapten Otto August Carlstén som befälhavare avseglade skonerten Hedvig den 18/9 1850 från Sundsvall till Marseille med en brädlast. Från Marseille fortsatte fartyget till Port Vendres, en liten fransk hamnstad belägen alldeles invid gränsen mot Spanien med barlast för att lasta vin på Rio de Janeiro. Den 26/5 1851 anlände fartyget till Rio de Janeiro. Då någon lämplig frakt inte gick att erhålla i Rio så fortsatte skonerten den 14/8 till Maroim (numera Maruim) där Carlstén erhö

en frakt bestående av socker och hudar destinerad till Amsterdam och fortsatte från Amsterdam till Stockholm med en last bestående av ost och styckegods. Den 18/5 1852 anlände fartyget till Stockholm. I och med att O. A. Carlstén övertagit befälet på nybygget Hedvig blev befälhavareposten på skonerten Alkor ledig. Denna lucka fylldes emellertid snart genom att den 29-årige sjökapten Philip Thorbjörn Ramstedt (född i Göteborg, men numera borgare i Stockholm) tog över befälet på Alkor. Den 17/8 1850 mönstrades en fem man stark besättning för resa till Marseille med bräder och järn. Avseglade den 21/8 från Stockholm och anlände den 24/10 till Marseille. I Marseille erhöles en sockerfrakt på Falmouth för order, vilken sedermera lossades i Liverpool. Därpå följde en stenkolsfrakt från Newport (i södra Wales) till ön Corfu på Greklands västkust. Återvände sedan till Storbritannien med en styckegodsgodslast och fortsatte med barlast till St. Ybes. Anlände till St. Ybes den 15/10 1851 och fortsatte den 26/10 med en saltlast från St. Ybes till Stockholm via Göteborg. Skonerten Charlotta avseglade den 7/9 1850 från Stockholm till Lissabon med en last bestående av bl.a. järn och stål och återvände till Stockholm med en saltlast. Anlände till Stockholm den 28/12 1850 och kvarlåg där över vintern. Det fortsatta resemönstret omfattade enbart saltresor till Lissabon, vilka med ett undantag utgick från Stockholm. Hösten 1851 lastade Charlotta bjälkar, plankor, spiror och tjära i Luleå, en last som lossades i Lissabon i början av november 1851. Fartyget blev dock inte särskilt långlivat i Olof Bergman Olsons ägo, ty natten till den 27/1 1854 strandade det vid Hyppelsö, 2 sjömil norr om Marstrand. Besättningen blev med möda räddad men fartyget blev vrak. Samma öde drabbade skonerten Alkor. 1852 övertogs befälet av sjökapten Axel Retzius, vilken sommaren 1852 gjorde en resa t.o.r. Stockholm – Luleå med järn, plankor och tjära som utlast och salt och portvin i retur. Efter att därefter ha gjort ett par inrikes resor mellan Norrbotten och Stockholm med sjökapten O. J. Nordin som befälhavare avseglade skonerten Alkor den 7/7 1853 från Stockholm till Figuera i norra Portugal med en last bestående av järn, plankor, spiror och tjära. Anlände till Figuera den 18/8 och efter utlossning av lasten så fortsatte fartyget barlastat till St. Ybes den 2/9 för att lasta salt. Återvände sedan till Stockholm med den innehavda saltlasten den 13/9. Natten till den 2/10 förliste fartyget emellertid invid Skagen. Besättningen räddades men fartyget blev vrak.

Hösten 1852 övertogs befälet på skonerten Hedvig av sjökapten T. T. Bruce. Denne avseglade den 12/11 från Stockholm till Marseille med järn och bräder och fortsatte från Marseille till Belfast med mjöl, barlast från Belfast till St. Ybes samt salt från St. Ybes till Stockholm, dit skonerten kom den 18/10 1853. Efter att genomfört en saltresa t.o.r. Stockholm – Lissabon vintern 1854 så övertogs befälet på fartyget av sjökapten Carl Magnus Göthström. Denne gjorde först en resa efter salt till Lissabon. Sedan fartyget återkommit till Stockholm gick det till Rathans lastageplats för att lasta tjära på London, vidare barlast från London till Newcastle och stenkol från Newcastle till Lissabon. Kom till Lissabon den 10/4 1855 och återvände därifrån till Stockholm med en saltlast i slutet av april 1855. Efter att ha gjort ytterligare ett par resor efter salt till Lissabon respektive Lissabon – Marseille såldes fartyget 1856 till grosshandlaren Gustaf Wilhelm Pettersson i Stockholm. Därmed sattes punkt för Olof Bergman Olsons verksamhet som skeppsredare. Olof Bergman Olson avled den 8/5 1857, 47 år gammal.

Sonen Philip Bergman föddes i Stockholm den 21/9 1843. Då han vid sin faders död var blott 13 år gammal så utsågs hans farbror Johan Bergman Olsson till förmyndare.



Philip Bergman

Enligt uppgift vistades han mycket under somrarna som följde på Waldemarsudde och hans farbror Johan lär ha betytt mycket för honom som stöd under hans uppväxt. Det var säkert farbrodern som inspirerade den unge att satsa på en karriär som handelsman, en karriär som började mycket tidigt. Efter genomförd skolgång uppges att Philip titulerades grosshandlare och hade en firma som handlade med smör och renkött, men även export av trävaror. Blott 16 år gammal gick Philip Bergman in som skeppsredare genom köp av den 22 år gamla briggen Bolina om 97 svåra läster för en summa av 5.000 riksdaler riksmünt i november 1859.



Briggen Bolina. Målad 1838 efter ett haveri i Engelska Kanalen av okänd konstnär

Briggen låg då i Hamburg. Philip Bergman anställde sjökapten P. A. Boman som i sin tur hyrde en besättning för vidare resor. I början av april 1860 avseglade fartyget från Hamburg till Newcastle för att lasta stenkol på hemorten Stockholm. Avseglade från Newcastle den 14/6 och anlände till Stockholm den 9/7. Fortsatte barlastad från Stockholm till Svartviks lastageplats för att lasta bräder och avseglade från Svartvik till England den 14/9. Mellan klockan 8 och 9 på kvällen den 3/10 förliste emellertid briggen 1/2 mil norr om Torekov. Besättningen räddades men fartyget blev vrak. Därmed sattes punkt för Philip Bergmans korta tid som skeppsredare. Handelsverksamheten fortsattes däremot, under firma Philip Bergman O:son & Co. Kontoret låg vid Skeppsbron och med lagerlokal på Österlånggatan. Den 26/10 1867 gifte sig Philip Bergman med 21-åriga Alma Lindgren och paret bosatte sig på Östermalm. Paret fick med tiden tre barn, Alma (född 1868), Ester (1876) och Olof (1880), av vilka de två sistnämnda uppnådde vuxen ålder. De svåra konjunkturerna i mitten 1860-talet gjorde emellertid att Philips handelsverksamhet 1868 försattes i konkurs. Det finns brev bevarade, där han beskriver den svåra situationen för sin hustru. Han hade nog en längre tid försökt dölja det hela i hopp om att det skulle reda upp sig. Kanske en bidragande anledning till konkursen var att han och hans mamma hade gått i borgen för en svåger, som hade ett hattmakeri. Efter denna konkurs hade Philip en anställning hos en generalkonsul Fredrik Möller Skeppsbron 22. Philip Bergman avled 1914, 71 år gammal.

Fartygslista

Del 1. Fartyg tillhöriga Johan Bergman Olson.

1. Krejaren Skonertbrigg 1823 - 1826

Byggd 1821 vid Finnholmens skeppsvarv i byn Sangis (Nederkalix socken) av furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Öhman.

Dimensioner: 23,32 x 6,1 x 3,12 meter

Byggdes för räkning handelsmannen Lars Swanberg Nilsson i byn Mattila (Nedertorneå socken) och uppmätt till 58 92/100 svåra läster.

1823: Köpt av ett partrederi i Haparanda med handelsmännen Lars Tornberg och Johan Bergman Olson som delägare med 1/2 i fartyget vardera.

1826, 19/1: Överläts genom bytesaffär av Lars Tornberg och Johan Bergman Olson till ett partrederi i Stockholm bestående av grosshandlarna Fredric Niclas Rinman och Lars Rolander samt kaptenen vid kungliga flottan Johan Rundqvist med 1/3 vardera emot skonerten Triton samt en mellangift á 3333 1/3 riksdaler banco. De nya ägarna döpte om fartyget till Triton och till fartygets huvudredare utsågs Fredric Niclas Rinman.

1827: Rundqvist överlät sin andel till de övriga delägarna.

Förliste den 13/12 1838 utanför Bornholm på resa Stockholm – Liverpool.

2. Fred Galeas 1825 – 1828

Byggd okänt år men förbyggd 1818 i Piteå av furu på kravell.

Dimensioner: 22,09 x 7,58 x 3,27 meter.

Byggdes för okända beställare.

1818: Ägd av hemmansägarna Olof Höglund och Fredric Bergman. Hemort = Piteå. Uppmätt till 52 svåra läster.

1823: Förbyggd i Piteå av furu på kravell. Ommätt till 66 svåra läster.

1825: Köpt av ett partrederi i Haparanda med handelsmännen Lars Tornberg och Johan Bergman Olson som delägare med 1/2 i fartyget vardera.

I fart t.o.m. 1828. Vidare öden okända.

3. Triton Skonert 1826 - 1829

Byggd 1810 i Piteå av furu på kravell.

Dimensioner: 21,38 x 6,38 x 3,12 meter.

Byggdes för räkning coopvaerdie kapten Wilhelm Meck men såldes samma år till ett partrederi i Stockholm med vinskänkaren Fredric Niclas Rinman (3/4) som huvudredare och grosshandlaren Lars Rolander (1/4) som övrig delägare. Uppmätt till 42 97/100 svåra läster.

1823: Ommätt till 47,11 svåra läster.

1826, 19/1: Överläts genom bytesaffär till handelsmännen i Haparanda Lars Tornberg och Johan Bergman Olson med 1/2 i fartyget vardera jämte en mellangift á 3333 1/3 riksdaler banco emot skonertbrigg Krejaren.

I fart t.o.m. 1829. Vidare öden okända.

4. Realisation

Skonert

1826 - 1840

Byggd 1803 i Segersjö (Lännäs socken) av ek och furu på kravell.

Dimensioner: 19,89 x 5,43 x 2,47 meter.

Byggdes för räkning okända beställare och uppmättes 1805 till 45 26/100 svåra läster.

1811: Ägdes av coopvaedrie skepparen C. F. Forsman i Öregrund. Ommätt till 41 7/20 svåra läster.

1815: Söld till coopvaedrie skepparen Niclas Claesson i Öregrund.

1819: Söld till ett partrederi i Stockholm bestående av kontorsskrivaren N. Malm (1/2) och handelsmannen Nils Sjöman (1/2).

1823: Köptes av ett partrederi i Haparanda med handelsmännen Johan Erik Wikgren och Nils Utterström som delägare. Ommätt till 45 26/100 svåra läster.

1826: Partrederiet ombildat och bestod nu av handelsmännen Nils Utterström och Johan Bergman Olson samt nämndemannen Anders Eric Wasserman med 1/3 vardera i fartyget.

1829: 1/3 i fartyget såld av Anders Eric Wasserman till handelsmannen Lars Tornberg.

1840: Söld till ett partrederi i Visby med handelsmannen F. W. Grubb som huvudredare och coopvaedrie skepparen L. H. Nyberg som övrig delägare.

1842: Förbyggd i Visby av ek och furu på kravell under ledning kvartersmannen G. Lindström.

1856: Sålde till handelsmannen Wilhelm Bachér i Visby.

1858: Söld till ett partrederi i Visby med konsuln Rudolf Cramér som huvudredare och landsfiskalen J.A. Linné som övrig delägare.

1862: Övertagen av ett partrederi med handelsmannen N. J. Odin i Klinte som huvudredare. Övriga delägare var rådmannen J. A. Linné och sjökapten Simeon Linné.

1864: J.A. Linné utsedd till ny huvudredare.

Strandade den 12/9 1865 å Skrifvarklubben (tätt norr om Högsjär) i Stockholms skärgård på resa Söråker – Danmark med trävaror. Besättningen räddades men fartyget blev alldeles sönderslaget.

5. Ensammen Galeas

1827 – 1830

Byggd 1827 i Wuono by (Nedertorneå socken) av furu på kravell.

Dimensioner: 15,87 x 4,93 x 1,71 meter.

Byggdes för räkning ett partrederi i Haparanda med handelsmännen Lars Tornberg och Johan Bergman Olson som delägare med 1/2 i fartyget vardera i fartyget och uppmättes till 18 75/100 svåra läster.

1830: Sålde till ett partrederi i Sundsvall med handelsmännen Robert Gustaf Kihlman och Daniel Kihlman som delägare.

1833 eller 1834: Sålde till handelsmannen Johan Sundell i Haparanda.

1834, 7/8: Johan Sundell avled varvid fartyget övertogs av dennes änka Hedvig Sundell.

1836: Förbyggd vid Finnholmens skeppsvarv i Sangis, varefter fartyget uppmättes till 27 32/100 svåra läster.

I fart t.o.m 1837. Vidare öden okända.

6. Carl August Brigg 1830 - 1837

Byggd 1830 i Wuono by (Nedertorneå socken) av furu på kravell.

Dimensioner: 26,02 x 7,37 x 3,56 meter.

Byggdes för räkning ett partrederi i Haparanda med handelsmannen Johan Bergman Olson som huvudredare och handelsmannen Lars Tornberg som övrig delägare med 1/2 i fartyget vardera i fartyget och uppmättes till 94 6/100 svåra läster.

I fart t.o.m. 1837. Vidare öden okända.

7. Paul Fredric Brigg 1834 -1843

Byggd 1833 i byn Avan (Nederluleå socken) av furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Jacob Bergbom.

Dimensioner: 25,41 x 8,33 x 3,17 meter.

Byggdes för räkning pastorn och komministern i Gammelstad (Luleå socken) Hans Sehlstedt och lanthandlaren Hans Peter Rutqvist och uppmättes till 79,87 svåra läster.

1834: Köptes av ett partrederi med grosshandlaren Johan Bergman Olson i Stockholm som huvudredare och löjtnanten Magnus Fredrik Clementeoff, Björkfors som övrig delägare med 1/2 i fartyget vardera.

1835: Clementeoffs andel övertogs av handelsmannen Lars Tornberg i Haparanda.

1843: Söld till Norge och omdöpt till Paul Frederik.

Ägdes 1848 och 1856 av H. I. H. Naess, Nøtterøy, Tønsberg.

1860: Förbyggd.

1864 – 1876: Ägdes av sjökapterna O. Olsen och H. I. H. Naess, Nøtterøy, Tønsberg.

1879: Ägdes av H. Olsen m.fl. i Tønsberg.

Slopades 1880.

8. Henrika Brigg 1836 - 1865

Byggd 1836 vid Sandörsunds skeppsvarv av furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Anders Jonsson Berglund.

Dimensioner: 25,09 x 7,39 x 3,71 meter.

Byggdes för räkning ett parederi i Stockholm med grosshandlaren Johan Bergman Olson (2/3) som huvudredare och handelsbokhållaren Olof Bergman Olson (1/3) som övrig delägare och uppmättes till 91 5/100 svåra läster.

1857, 8/5: Olof Bergman Olson död. Dennes andel övertogs av Johan Bergman Olson.

1865: Söld till ett partrederi i Stockholm med grosshandlaren Johan Leonard Hedman som huvudredare. Övriga delägare utgjordes av grosshandlaren Johan Jacob Engellau och sjökaptén Ludvig Magnus Romare.

På resa Hudiksvall – Hartlepool med trävaror strandade fartyget klockan 11 på kvällen den 1/9 1872 på skäret Väderö Bod i norra Bohuslän och slogs sönder i två delar. Besättningen kunde rädda sig iland på nämnda skär.

9. Norden Brigg 1839 – 1860

Byggd 1839 vid Risö skeppsvarv av furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Öhman.

Dimensioner: 26,15 x 7,35 x 4,01 meter.

Byggdes för räkning ett partrederi med grosshandlaren Johan Bergman Olson i Stockholm som huvudredare och handelsmannen Lars Tornberg i Haparanda som övrig delägare med 1/2 vardera i fartyget och uppmättes till 94 32/100 svåra läster.

1854, 15/1: Lars Tornberg avled. Tornbergs sterbhusdelägares andel såldes till Johan Bergman Olson.

1858: Förbyggdes vid Risö skeppsvarv.

På resa Stockholm - Genua med järn och plankor sprang briggen sprang läck i öppna sjön under svårt väder och sjönk den 28/5 1860 på position, latitud 52,25° N och longitud 32,15° E, omkring 60 engelska mil sydost om Lowestoffe. Hela besättningen utom en man kunde bärgas iland vid Westkapelle på den nederländska kusten. Matrosen D. H. Dahlin troddes ha omkommit men rapporterades sedan funnen drivande på ett vrakstycke den 29/5 av loggerten Antilope och landsattes i Lowestoffe den 31/5.

10. Helena Skonert/Brigg 1840 - 1849

Byggd 1839 vid Näsbyns skeppsvarv av furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Öhman.

Dimensioner: 24,94 x 7,35 x 4,13 meter.

Byggdes som skonert för räkning ett partrederi i Haparanda med handelsmännen Pehr Swanberg och Crispin Lindberg som delägare och uppmättes till 113 93/100 svåra läster.

1840, januari: partrederiet ombildat och består nu av victualiehandlaren And. Enblom & Co. (huvudredare) och grosshandlaren Johan Bergman Olson i Stockholm samt handelsmannen Pehr Swanberg i Haparanda.

1840, sommaren; omtacklad till brigg.

Strandade den 11/12 1849 om aftonen vid "Cork Sand" men blev den 13/12 flottagen och införd till Harwich. Besättningen räddades men fartyget blev kondemnerat och sålt för upphuggning.

11. Risö Brigg 1840 - 1854

Byggd 1840 vid Risö skeppsvarv av furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Öhman.

Dimensioner: 25,19 x 7,34 3,34 meter.

Byggdes för räkning ett partrederi med handelsmannen Lars Tornberg i Haparanda som huvudredare och grosshandlaren Johan Bergman Olson i Stockholm som övrig delägare med 1/2 vardera i fartyget och uppmättes till 78 33/100 svåra läster.

1854, 15/1: Lars Tornberg död. Tornbergs sterbhusdelägares andel såldes till Johan Bergman Olson.

På resa Stockholm - Lissabon med järn, stål och tjära stötte briggen den 25/4 1854 på undervattenssandbanken "Kentish Knock" utanför Margate och slogs i stycken. Den 27/4 påträffades

vraket av två fiskare som försökte bärga det. Denna räddningsaktion slutade emellertid med att vraket sattes på grund på höjden av "Anin Kerke" varefter vraket såldes för upphuggning.

12. Swea Brigg 1840 - 1864

Byggd 1840 vid Risö skeppsvarv av furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Öhman.

Dimensioner: 28,8 x 8,21 x 4,45 meter.

Byggdes för räkning ett partrederi med grosshandlaren Johan Bergman Olson i Stockholm som huvudredare och handelsmannen Lars Tornberg i Haparanda som övrig delägare med 1/2 vardera i fartyget och uppmättes till 77 69/100 svåra läster.

1854, 15/1: Lars Tornberg död. Tornbergs sterbhusdelägares andel såldes till Johan Bergman Olson.

1855: Förbyggd vid Djurgårdsvarvet i Stockholm under ledning av skeppsbyggmästaren R. Pettersson.

1864, februari: Såldes till ett partrederi Fredrikstad med N. E. Apenes som huvudredare.

Ägdes 1878 – 1883 av Th. Apenes och Jens Amundsen i Sarpsborg.

Ägdes 1883 – 1893 av Nils Olsen, Kråkerøy, Fredrikstad.

Slopades 1893.

13. Haparanda Barkskepp 1842 – 1865

Byggd 1842 vid Risö skeppsvarv av furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Öhman.

Dimensioner: 30,29 x 8,09 x 4,18 meter.

Byggdes för räkning ett partrederi med grosshandlaren Johan Bergman Olson i Stockholm som huvudredare och handelsmannen Lars Tornberg i Haparanda som övrig delägare med 1/2 vardera i fartyget och uppmättes till 132 64/100 svåra läster.

1854, 15/1: Lars Tornberg död. Tornbergs sterbhusdelägares andel såldes till Johan Bergman Olson.

1865: Såldes till ett partrederi med grosshandlaren John J. Engellau i Stockholm som huvudredare. Övriga delägare utgjordes av sjökaptenerna Johan Paulus Romare och Nils Mellin. Ommätt till 82 92/100 nyläster.

1868, januari: Såldes till ett partrederi i Göteborg med värdshusidkaren Anders Nilsson som huvudredare. Övriga delägare utgjordes av handelsmannen C.A. Zetterblad, hamninspektören August Johansson, husägaren C.A. Johansson, värdshusidkaren J.H. Martinsson och S.P. Bengtsson, alla från Göteborg samt sjökapt. O.A. Andersson, Inland. Alla delägare ägde 1/8 vardera i fartyget.

1872: Förbyggd vid Gamla varvet i Göteborg av ek och furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren J.E. Hübner.

1875: Ommätt till 298,57 ton.

Avseglade den 11/10 1879 från Newport med en stenkolslast i lastrummet. Den 19/11 lade skeppet bi utanför Caravelle Light för att få lots, vilken dock uteblev, varför istället en fiskare åtog sig att föra fartyget till Galion Bay där man ankrade. Här kom kronolotsen ombord och när resan resan fortsattes den 21/11 stötte Haparanda omkring middagstid på vid Caille l'Hormite utanför Simons Bay. Skeppet förlorade nästan omedelbart rodet och blev redlöst samt kastades upp på revet. Delar av lasten flöt

upp och fartyget vattenfylldes snabbt. Några dagar senare, sedan vraket övergetts av besättningen kom vraket på drift och sjönk på djupt vatten.

14. **Maria (I)** Skonert 1842 - 1851

Byggd 1840 vid lanthandlaren Hans Petter Rutqvists skeppsvarv (på Tomholmen) i Nederluleå socken av furu på kravell.

Dimensioner: 22,42 x 6,38 x 3,12 meter

Byggdes för lanthandlaren Hans Petter Rutqvists i Gammelstad (Nederluleå socken) egen räkning och mätte ursprungligen 52 91/100 svåra läster.

1847: Köpt av ett partrederi med grosshandlaren Johan Bergman Olson i Stockholm som huvudredare och ägare till 1/2 i fartyget. Övriga delägare var handelsmännen i Haparanda Eric Asplund (1/3) och Fale Burman (1/6).

1851, augusti: Sålde till Robertsfors bruks ägare.

1852: Förbyggd vid Sikeå skeppsvarv under ledning av skeppsbyggmästaren O. Häggström. Uppmättes efter förbyggnaden till 50 11/100 svåra läster.

1861, 12/5: Söld till sjökaptén Christopher Andreas Ulric Bäckström i Stockholm.

1863: Söld till ett partrederi i Norrköping med skeppsklareraren Lars Ludvig Howén som huvudredare och ägare till 1/3 i fartyget. Övriga delägare var handelsmannen Sven Odén och sjökaptén Eric Gustaf Kjellgren med vardera 1/3.

1865, 14/3: Kjellgren sålde sin andel till Howén.

1866: Söld till ett partrederi i Norrköping med handelsmannen Isak Widegren som huvudredare. Övriga delägare var Trävaruaktiebolaget (Sven Söderbergh & Bolin) och handelsmannen A.P. Forssberg. Ommätt till 28 86/100 nyläster.

1868, 7/12: Söld till skepparen Anders Grönlund, Gräsgård (Öland) för 2.000 riksdaler riksmünt.

1869, 15/12: Söld p.g.a. bodmerilån å Kalmar stads auktionskammare till handelsmannen J. F. Kastberg i Kalmar.

1870, 5/3: Söld till ett partrederi bestående av hemmansägarna Nils Johan Olsson och Olof Jeansson i Gammals by (Gräsgårds socken, Öland) samt Anders Johan Olsson i Seby (Segerstads socken, Öland).

1870, 1/4: Nils Johan Olsson och Anders Johan Olsson sålde sina andelar till kofferdikaptén Peter Andersson, Stora Frö (Öland) för 1.100 riksdaler riksmünt.

1870, 2/4: Peter Andersson sålde 2/9 till handelsmannen Johannes Olsson i Kalmar och 2/9 till sjökaptén E. G. Rehnström i Kalmar för 366 riksdaler 67 öre per lott. Olsson utsågs till fartygets huvudredare.

1870, 13/4: Jeansson sålde sin andel i fartyget till de övriga delägarna för 275 riksdaler riksmünt.

1872: Söld till ett partrederi med skeppsmäklaren Johan Wilhelm Wahlberg i Kalmar som huvudredare och ägare till 1/4 i fartyget. Övriga 3/4 i fartyget ägdes av sjökaptén Carl Johan Götherström, Törnboten (Algutsrums socken).

1873: 1/4 i fartyget köpt av handelsmannen Sven Ohlsson i Timmernabben.

1873: Förbyggd i Timmernabben av ek och furu på kravel under ledning av skeppsbyggmästaren C. Nilsson.

1881, 21/5: 1/2 i fartyget såldes av Ohlsson till Götherström.

1883: Partrederiet ombildas. Sjökapten Götherström utses till ny huvudredare och med handelsmannen Sven Ohlsson som övrig delägare. Ommätt till 108 85/100 ton.

Den 20/3 1885 kom skonerten Maria till Maracaibo med stenkol från Cardiff. Den 27/3 lossades lasten och den 28/3 gjordes fartyget klart för lastning. Mellan den 28/3 och 5/4 utfördes målningsarbete ombord av besättningen. Natten mellan den 5 och 6/4 hördes ett ljud som påminde om ljudet av en explosion från fartygets akterdel. Besättningen rusade akterut och kunde konstatera att fartyget var övertänt. Hjälp tillkallades från andra skepp i närheten, däribland en norsk brigg (Collega), vilken tog ombord kapten Götherströms hustru och system. Besättningen försökte förgäves att släcka elden. Ankaret hivades varefter fartyget började driva emot stranden och strandade vid Los Haticos. För att rädda fartyget från total förstörelse slogs hål i botten vid vattenlinjen på styrbords sida, varefter fartyget började vattenfyllas och sjönk på tre famnars djup. Besättningen tillbringade natten invid fartyget tills på morgonen då hamnkaptenen anlände med konsuln och förklarade fartyget vara totalt förlist. Olycksorsaken oklar. Möjligen kan kolrester för fartygets egen konsumtion ha antänts.

15. Thetis Brigg 1843 - 1845

Byggd 1797 i Piteå av furu på kravell.

Dimensioner: 22,27 x 6,89 x 4,04 meter.

Byggdes 1797 för räkning handelsmannen Samuel Warg i Piteå som Nya Wandraren och uppmättes till 93,31 svåra läster.

1799: Söld till ett partrederi bestående av kryddkrämaren Eric Zetterstén P:son samt vinskänkarna Fredrik Niclas Rinman och Hindrich Ekström i Stockholm jämte handelsmannen Johan Degerman i Piteå med 1/4 vardera i fartyget och omdöpt till Thetis.

1804: Johan Degerman sålde sin andel till övriga delägare.

1816: Eric Zetterstén P:son sålde sin andel till coopvaerdie skepparen Johan Arfvidsson,

1821: Johan Arfvidssons andel övertagen av vinskänkaren Fredrik Niclas Rinman, vilken nu ägde 3/4 i fartyget.

1824: Hindrich Ekström sålde sin andel till Fredrik Niclas Rinman, som därmed blev ensam ägare till fartyget.

1837: Fredrik Niclas Rinman upptog sin son i sin handelsrörelse under firma F. N. Rinman & Son.

1843: Köptes av grosshandlaren Johan Bergman Olson i Stockholm och uppmätt till 76 15/100 svåra läster.

1846: Söld till konsul Albert Blehr i Stathelle, Breivik (Norge).

Albert Blehr avled den 10/3 1869. Troligen slopad samma år.

16. Orest Brigg 1845 - 1855

Byggd 1839 vid Törefors skeppsvarv av furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Anders Berglund.

Dimensioner: 29,05 x 8,04 x 4,39 meter.

Byggdes för räkning Törefors sågverks intressenter (grosshandlaren Abraham Rydberg, Stockholm) och uppmättes till 167 59/100 svåra läster.

1845, september: Köptes av grosshandlaren Johan Bergman Olson i Stockholm.

1855, 24/5: Sål原因 till handelsbolaget G. & A. Nygaard i Tønsberg.

1864: Ägdes av Christen Nygaard i Tønsberg.

1871 – 1872: Ägdes av M. Røer m.fl. i Kristiania.

1877 – 1896: Ägdes av Ole Christoffersen m.fl. i Tønsberg.

1886: Gjorde ett större haveri men bärgades och iståndsattes.

1897 – 1898: Ägdes av J. H. Christoffersen m.fl. i Tønsberg.

1899: Ägdes av Ole Christoffersens änka m.fl. i Tønsberg.

1900-talets början: Köptes av S. M. Gram i Tønsberg.

Sål原因 1907 till A/S Orest (W. Buttler Wang) i Tønsberg.

Avriggades 1910 i Drammen.

17. Fru Charlotta Brigg 1845 - 1846

Byggd 1841 vid Axmars skeppsvarv av furu på kravell.

Dimensioner: 35,03 x 8,88 x 4,26 meter.

Byggdes för räkning victualiehandlaren Anders Gustaf Enblom i Stockholm och uppmätt till 173 1/2 svåra läster.

1844, 24/10: 1/5 i fartyget såld till handelsmannen C. Olof Eschelsson i Norrköping

1845: 1/5 i fartyget köpt av grosshandlaren Johan Bergman Olson i Stockholm.

1846: Sål原因 till ett partrederi i Göteborg med coopvaerdie skepparen N. P. Butenschön som huvudredare och brukpatronen Jakob Fredrik Geijer som övrig delägare.

1850, 4/4: Sål原因 till Haitis regering för 20.500 \$. Vidare öden okända.

18. Ferdinand Skonert 1852 - 1865

Förbyggd 1847 i Glämsby (Vätö socken av) furu på klink.

Dimensioner: 22,43 x 8,1 x 3,26 meter.

Byggdes under ledning av hemmansägaren Jan Persson, Glämsby för egen räkning. 1/2 i fartyget såldes samma år till skepparen Pehr Lundgren, Salnö (Väddö socken). Jan Persson utsågs till fartygets huvudredare. Uppmättes till 77,77 svåra läster.

1852: Skepparen Pehr Lundgren död och den dennes andel såldes av sterbhusdelägarna till grosshandlaren Johan Bergman Olson i Stockholm.

1855, våren: Förbyggd i Glämsby under ledning av Jan Persson av furu på klink och kravell. Ägarna utgjordes nu av Jan Persson och Johan Bergman Olson samt hemmansägaren Anders Granström i Lingsta (Väddö socken). Ommätt till 79 90/100 svåra läster.

1859: Förbyggd i Glämsby under ledning av Jan Persson av furu på klink och kravell. Ägarna utgjordes nu av Jan Persson och Johan Bergman Olson samt hemmansägaren Olof Olsson, Vätö socken och änkan Brita Christina Mattson, Väddö socken. Ommätt till 85 58/100 svåra läster.

1865, 30/1: Johan Bergman Olson död. Dennes andel övertogs efter arvsskifte den 10/1 1866 av sönerna Johan August och Emil Bergman med 1/4 i fartyget vardera. Huruvida dessa behöll sina andelar någon längre tid är oklart.

1868: Ommätt till 50,5 nyläster.

Ägdes av ett partrederi med Jan Persson som fartygets huvudredare åtminstone t.o.m. år 1880. Vidare öden okända.

19. Rio Skonert 1853 - 1865

Byggd 1851 - 1852 i Skeppsmyra by (Vätö socken) av furu på klink.

Dimensioner: 25,6 x 8,27 x 3,78 meter

Byggdes för räkning hemmansägarna Jan Mattsson, Kulla och Olof Ahlström, Skeppsmyra, båda i Vätö socken med 1/2 i fartyget vardera och uppmättes till 87 52/100 svåra läster.

1853: Grosshandlaren Johan Bergman Olson i Stockholm köpte 1/2 i fartyget (1/4 från Jan Mattsson och 1/4 från Olof Ahlström) och utsågs till fartygets huvudredare.

1865, 30/1: Johan Bergman Olson död. Dennes andel övertogs efter arvsskifte den 10/1 1866 av sonen Emil Bergman.

1866: Sålades till coopvaerdie skepparen A. W. Malmberg, Gryt (Östergötland). Till fartygets hemort utsågs Valdemarsvik.

På resa Stockholm – Kiel med 1655 tolfter bräder sprang fartyget läck den 14/5 1866 i öppna sjön och efter det att skonerten varit hållen i flytande tillstånd m.h.a. pumparna så nödgades besättningen den 17/5 sätta fartyget på grund vid Holmemose strand på ön Møns kust, varjämte masterna måste kapas. Besättningen räddades. Ett försök att med ångbåt ta fartyget av grund misslyckades, vilket ledde till att det fick lämnas som vrak.

20. Paul Brigg 1854 - 1865

Byggd 1854 vid Sophie varv i Luleå av furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Nils Bergbom.

Dimensioner: 30,9 x 7,95 x 3,84 meter.

Byggdes för räkning lanthandlaren Hans Petter Rutqvist i Gammelstad (Nederluleå socken).

1854: 2/3 i fartyget köptes av grosshandlaren Johan Bergman Olsson, vilken utsågs till fartygets huvudredare och uppmättes till 134 93/100 svåra läster.

1865, 30/1: Johan Bergman Olson död. Dennes andel övertogs efter arvsskifte den 10/1 1866 av sonen Emil Bergman, vilken lät registrera fartyget på handelsbolaget J. Bergman Olson & Son. Rutqvists andel i fartyget var vid denna tid övertagen av Johan Bergman Olson.

1872: Sålades till ett partrederi i Göteborg med 8 st. delägare och med skeppsklareraren Carl Borlind som huvudredare. Ommätt till 71 nyläster.

1873: Övertagen av ett partrederi i Göteborg med 8 st. delägare och med sjökaptten Benjamin Olson som huvudredare.

1886: Övertagen av ett partrederi i Göteborg med 9 st. delägare och med handelsmannen John Edvard Olson som huvudredare. Ommätt till 231 68/100 ton.

1888, 29/3: Sålades i till ett partrederi i Veda (Häverö socken) med 17 st. delägare och med hemmansägaren Matts Jansson som huvudredare.

Kom i oktober 1899 till Ystad i haveri och kondemnerades. Köptes av sjökapten H. Kullenberg för räkning ett konsortium i Torekov och höggs upp under oktober – november 1899 i Torekov.

Målningen av briggen Paul när den var hemmahörande i Roslagen

21. **Maria (II)** Skonert 1856 - 1865

Byggd 1855 på stranden av Sotisaare holme vid Kemi älvs utlopp av furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Johan Kieleström.

Dimensioner: 29,39 x 6,53 x 2,52 meter.

Byggdes för räkning ett partrederi i Haparanda med handelsmannen och danske vice konsuln Johan Gustaf Norén som huvudredare med 1/4 i fartyget och handelsmannen Aron Zackrisson som övrig delägare med 3/4 i fartyget och uppmätt 80 98/100 svåra läster.

1856: Grosshandlaren Johan Bergman Olson i Stockholm köpte 1/4 i fartyget av Norén respektive Zachrisson. Aron Zackrisson utsågs till ny huvudredare i fartyget.

1864, januari: Johan Bergman Olson köpte Aron Zachrissons andel i fartyget och blev därmed ensam ägare till fartyget.

1865, 22/11: Sålades av Johan Bergman Olsons sterbhus till coopvaerdie skepparen Nils Andersson i Kalmar.

Inkom läck till Danzig efter de stormiga dagarna 6 – 10/11 1867. Efter utförd besiktning den 26/11 kondemnerades fartyget och höggs upp.

22. **Agne** Skonert 1856 - 1860

Byggd 1856 på Jämtön (Råneå socken) av furu på klink.

Dimensioner: 23,87 x 7,39 x 9,6 meter.

Byggdes för räkning grosshandlarna Johan August Bergman, Nederkalix och Johan Bergman Olson i Stockholm med 1/2 i fartyget vardera och uppmättes till 60 34/100 svåra läster.

Förliste den 22/10 1860 om aftonen vid Malören i Kalix' skärgård på resa Stockholm – Kalix med en last bestående av 22 st. levande svin, spannmål, mjöl, brännvin, bomullsgarn, kaffe m.m.

23. **Noach** Jakt 1857 - 1865

Byggd okänt år på okänd plats av furu på klink.

Dimensioner: okända.

Ägdes 1857 av ett partrederi bestående av grosshandlarna Johan August Bergman, Nederkalix och Johan Bergman Olson i Stockholm med 1/2 i fartyget vardera och uppmätt till 10 svåra läster.

1865, 30/1: Johan Bergman Olson död. Dennes andel övertogs efter arvsskifte den 10/1 1866 av sonen Johan August Bergman.

Vidare öden okända.

24. **Astrid** Brigg 1857 - 1865

Byggd 1857 vid Risö skeppsvarv av furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Erik Anton Löfgren.

Dimensioner: 33,1 x 8,46 x 4,23 meter.

Byggdes för räkning grosshandlaren Johan Bergman Olson i Stockholm och uppmättes till 154 99/100 svåra läster.

1865: Sålades till A. Mørch i Fredrikstad och omdöpt till To Søstre.

1871 – 1879: Ägdes av ett partrederi med A. Mørch, Fredrikstad och J. Legaard, Farsund som delägare.

Strandade i november 1872 vid Stevns Klint i Faxebukten men bärgades och reparerades.

1883 – 1885: Ägdes av J. Legaard i Farsund.

Slopades 1885.

25. **Hedda Fredrika** Fregattskepp 1857 - 1858

Byggd 1855 vid Kronholmens skeppsvarv i Härnösand av ek och furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Johan Burman.

Dimensioner: 45,76 x 10,12 x 4,74 meter.

Byggdes för räkning häradshövdingen Carl Anton Bergström i Härnösand och uppmättes till 320 75/100 svåra läster.

1855: Sålades till ett partrederi i Stockholm med grosshandlaren Albert Theodor Starck (1/3) som huvudredare. Övriga delägare utgjordes av grosshandlarna Nils Magnus Höglund (1/3) och Bernhard Almqvist (1/3).

1857, 1/12: N. M. Höglund sålde 1/6 i fartyget till A. T. Starck respektive B. Almqvist.

1857, 17/12: Grosshandlaren Johan Bergman Olson köpte 1/2 i fartyget av Albert Theodor Starcks konkursmassa.

1858: maj: Köpet återgick sedan Albert Theodor Starcks konkurstillstånd upphävts.

1867, 18/7: 1/2 i fartyget sålt av A. T. Starck till stadsmäklaren C. G. Hiertzel.

1868: Sålades till Mogens Thoresen i Kristiania. Omdöpt till Himalaya.

1870: Efter Mogens Toresens död övertagen av änkan Elisabeth Thoresen.

Strandade och blev vrak i november 1872 under en svår storm i Faksebukten.

26. **Alida** Brigg 1864 - 1865

Byggd 1864 vid Risö skeppsvarv av ek och furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Eric Anton Löfgren.

Dimensioner: 29,72 x 7,42 x 3,5 meter.

Byggdes för räkning ett partrederi med handelsbolaget Bergman Hummel & Co, Nederkalix som huvudredare. Övriga delägare var grosshandlaren Johan Bergman Olson i Stockholm samt handelsmännen Anders Bäckström och Lars Bergström i Nederkalix. Delägarna ägde 1/4 vardera i fartyget. Uppmättes till 114 17/100 svåra läster eller 65 76/100 nyläster.

1871: Sålades till ett partrederi med 19 st. delägare och med sjökaptan C. J. Hansson, Gåsö som huvudredare. Till fartygert hemort utsågs Karingön.

1890: Sald till Raumo i Finland. Vidare öden okända.

Del 2. Fartyg tillhöriga Emil Bergman.

1. **Ferdinand** Skonert 1866 – 1880 ?

Se del 1 (Fartyg tillhöriga Johan Bergman Olson) och nr. 18.

2. **Rio** Skonert 1866 – 1866

Se del 1 (Fartyg tillhöriga Johan Bergman Olson) och nr. 19.

3. **Paul** Brigg 1866 – 1872

Se del 1 (Fartyg tillhöriga Johan Bergman Olson) och nr. 20.

4. **Johannes** Brigg 1866 – 1871

Byggdes 1866 vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså av furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Erik Anton Löfgren.

Dimensioner: okända

Byggdes för räkning handelsmannen Erik Häggström d.y., Dalkarlså och sjösattes med namnet Ulrika men såldes under utrustningstiden till ett partrederi i Stockholm med grosshandelsfirman J. Bergman Olson & Son (Emil Bergman) i Stockholm som huvudredare och med sjökaptan Johan. M. Törngren som övrig delägare. Omdöpt till Johannes och uppmättes till 69 5/10 nyläster.

Avseglade den 6/2 1871 från New York till Antwerpen med en spannmålslast men därefter saknas uppgifter om vad som hänt med fartyget.

5. **Ulrika** Barkskepp 1871 - 1879

Byggdes 1868 vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså av furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Erik Anton Löfgren.

Dimensioner: 36,52 x 8,8 meter.

Byggdes för räkning handelsmannen Erik Häggström d.y., Dalkarlså och uppmättes till 119 5/10 nyläster.

1871: Köptes av ett partrederi i Stockholm med grosshandelsfirman J. Bergman Olson & Son (Emil Bergman) i Stockholm som huvudredare och ägare av 5/6 i fartyget och med sjökapt. Johan. M. Törngren som övrig delägare med 1/6 i fartyget.

1879, 24/4: Grosshandelsfirman J. Bergman Olson & Son försattes i konkurs varefter fartyget övertogs av ett partrederi i Karlshamn med sjökapt. Johan M. Törngren som huvudredare. Övriga delägare var slaktaren C. Elg, styrmannen C. M. Törngren, sjökapt. F. A. Harms och sjömannen S. J. Hagelberg. Uppmätt till 381 24/100 ton.

1884: Sålades till ett partrederi i Fjällbacka med handelsmannen Gustaf Andersson som huvudredare och med sjökapt. Wilhelm Andersson, kommissarien Olof Johansson och sjökapt. Carl Johan Hellberg som övriga delägare.

Nedriggad till läktare 1888.

Del 3. Fartyg tillhöriga Johan August Bergman, von Bétzen, Hummel & Co, Bergman, Hummel & Co m.fl. företag knutna till Johan August Bergmans näringsverksamhet

1. Agne	Skonert	1856 – 1860
----------------	---------	-------------

Se del 1 (Fartyg tillhöriga Johan Bergman Olson) och nr. 22.

2. Noach	Jakt	1857 – 1866 (?)
-----------------	------	-----------------

Se del 1 (Fartyg tillhöriga Johan Bergman Olson) och nr. 23.

3. Jenny	Skonert	1857 – 1865
-----------------	---------	-------------

Byggdes 1852 i Göringe by (Häverö socken) av furu på klink.

Dimensioner: 21,85 x 8,18 x 3,24 meter.

Bygdes för räkning ett partrederi med skepparen Anders Mattsson, Göringe som huvudredare. Övriga delägare i fartyget utgjordes av hemmansägarna Hans Andersson, Häverö socken och Enoch Stjernholm, Edbo socken. Uppmättes till 62 76/100 svåra läster.

1854: Söld till brukspatron Carl Fredrik Asp, Skönviks bruk.

1857: Köptes av ett partrederi i Nederkalix socken med lanthandlaren Johan Bergmark, Näsbyn som huvudredare. Övriga delägare utgjordes av handelsbolaget Bétzen, Hummel & Co. och gästgivaren Lars Bergström.

1863: Köptes av handelsbolaget Bergman, Hummel & Co. i Nederkalix.

1865: Sålades till ett partrederi i Oskarshamn med sjökapt. A. S. Wickberg som huvudredare och konsul Nils Gustaf Wykström som övrig delägare.

1866: Sålades till råd- och handelsmannen Eric August Lundberg i Oskarshamn.

1869: Sålades till handelsmannen och sjökaptenen Fritz August Harms i Karlshamn. Ommätt till 45 nyläster.

Förliste den 14/11 1869 vid ön Omø i Stora Bält på resa Söderhamn – Korsør med trävaror och blev vrak.

4. Albion Storbåt 1858 - 1859

Byggd okänt år, troligen av furu på klink.

Dimensioner: okända

Byggdes för räkning okänd beställare.

1858: Ägdes av ett partrederi med handelsbolaget von Bétzen, Hummel & Co. och hemmansägaren Eric Lindgren, Töre (1/5) som delägare och uppmätt till 22 82/100 svåra läster.

1859: Björkfors sågverks ägare, d.v.s. grosshandlare Johan Bergman Olson, anges vara delägare i fartyget.

Ej omnämnd efter 1859.

5. Alida Brigg 1864 – 1871

Se del 1 (Fartyg tillhöriga Johan Bergman Olson) och nr. 26.

6. Vikingen Ångslup/bogserbåt 1864 – 1902

Byggdes 1862 vid Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm av järn.

Dimensioner: 13,72 x 2,9 x 1,6 meter

Maskineri: 1-cylindrig ångmaskin om 50 Ihk av varvets egen tillverkning.

Byggdes för räkning ett bolag i Norrköping med C. E. Dahlgren som V.D. och användes i passagerarfart mellan Norrköping och Kolmårdens marmorbruk. Namnet stavades till en början Wikingen.

1864: Köptes av handelsbolaget Bergman, Hummel & Co i Nederkalix och användes först i passagerarfart men sedan ångsågarna etablerats vid Karlsborg så användes Vikingen som passagerarångare och bogserbåt stationerad vid Karlsborg.

1874: Överförd till AB Bergman, Hummel & Co i Nederkalix.

1902: AB Bergman, Hummel & Co uppgick i Nordiska Trävaru AB, Nederkalix.

1908, 10/6: Sedan Nordiska Trävaru AB försatts i konkurs 1907 överförd till Baltiska Trävaru AB. Kallas nu Viking.

1917: Förbyggd, förlängd och däckades samt fick ny maskin och panna. Ommätt till 15,20 x 3,15 x 2,15 meter. Uppmätt till 25,65 brt. Maskineriet utgjordes nu av en 2-cylindrig compoundångmaskin om 60 Ihk tillverkad vid Karlstads Mekaniska Verkstad.

1918, 23/2: Baltiska Trävaru AB uppgick i AB Ytterstfors – Munksund, Nederkalix.

1919: Omdöpt till Ytterstfors 18.

1921, 7/10: Flyttades till nybildade AB Båtvik, ett dotterbolag till AB Ytterstfors – Munksund.

1929: Sålld till Kalix Träindustri AB, Kalsborg för 7.000 :- . Kallades nu åter Vikingen.

1937: Kalix Träindustri AB uppgick i Domänstyrelsen.

1942: Domänstyrelsen ombildat till AB Statens Skogsindustrier (ASSI).

1962: Skars ned till präm.

1963: Sålldes till bröderna Josefsson i Luleå.

Sjönk omkring 1965.



Bogserångaren Vikingen. Fotot tillhör Torkel Söderlund

7. **Venis** Skonert 1865 - 1867

Byggdes 1852 i Vaddö socken av furu på klink och kravell under ledning av skeppsbyggmästaren Anders Ersson. Kallades i bevarade dokument såväl Venus som Venis.

Dimensioner: 21,61 x 7,6 x 3,46 meter.

Byggdes för Anders Erssons egen räkning och uppmättes till 56 84/100 svåra läster.

1855: Sålldes till Olofsfors bruks ägare (grosshandlaren Carl fredrik Pauli, änkan Marie Louise Steuck, friherinnan Gustafva Maria Thereseia von Rosen och avlidna grevinnan Augusta Lewenhaupts sterbhusdelägare i Stockholm) samt skepparen Anders Norberg, Olofsfors.

1865: Köptes av handelshuset Bergman, Hummel & Co. i Nederkalix.

1867: Sålldes till sjökapten Fredrik Wilhelm Råberg i Kalmar.

Strandade den 24/9 1868 vid ön Lollands sydkust på resa Piteå – Nyköbing med trävaror och blev vrak.

8. **Ferdinand** Skonert 1866 – 1880 (?)

Se del 1 (Fartyg tillhöriga Johan Bergman Olson) och nr. 18.

9. Norden Skonert 1867 - 1872

Byggdes 1857 i Uppveda (Vätö socken) av furu på klink.

Dimensioner: 22,0 x 7,93 x 3,8 meter.

Byggdes för räkning ett partrederi i Uppveda med hemmansägaren A. Ohlsson som huvudredare och skepparen Mats Andersson som övrig delägare och uppmättes till 72,23 svåra läster.

1863: Sålades till hemmansägaren O. Pettersson i Harö (Häverö socken).

1867, mars: Köptes av handelsbolaget Bergman, Hummel & Co i Nederkalix.

1873: Sålades till ett partrederi i Oskarshamn med vice konsuln Nils Gustaf Wykström och sjökaptten A. M. Sohlberg som delägare.

Slopades i Oskarshamn 1876.

10. Thor Jakt 1868 - 1889

Byggdes okänt år, troligen av furu/klink.

Dimensioner: okända

Byggdes för räkning okänd beställare.

1868: Ägdes av handelsbolaget Bergman, Hummel & Co. i Nederkalix.

I Bergman, Hummel & Co:s ägo t.o.m. 1889. Vidare öden okända.

11. Kalix Bogserbåt 1870 – 1902

Byggdes 1870 vid Lindholmens Mekaniska Verkstad AB i Göteborg av järn.

Dimensioner: 19,86 x 4,5 x 2,07 meter.

Maskineri: 2-cylindrig ångmaskin av Lindholmens Mekaniska Verkstads egen konstruktion om 100 lhk.

Registreringsnummer: 3091

Byggdes för räkning handelsbolaget Bergman, Hummel & Co i Nederkalix och uppmätt till 5 nyläster.

1874: Överförd till AB Bergman, Hummel & Co i Nederkalix.

1902: AB Bergman, Hummel & Co uppgick i Nordiska Trävaru AB, Nederkalix.

1908: Sedan Nordiska Trävaru AB försatts i konkurs övertogs fartyget av nybildade Baltiska Trävaru AB, Nederkalix.

1912: Befintlig ångmaskin utbytt mot en 2-cylindrig ångmaskin tillverkad av Hernösands Mekaniska Verkstad om 160 lhk.

1918, 23/2: Baltiska Trävaru AB uppgick i AB Ytterstfors – Munksund.

1919: Omdöpt till Ytterstfors 15.

1921, 7/10: Flyttades till nybildade AB Båtvik, Byske.

1930: Omdöpt till Munksund 15.

1944, 22/5: Såldes till Ångbåts AB Grogg i Stockholm, omdöpt till Nygrogg.

1954: Ångmaskinen ersattes av en Skandia dieselmotor.

1971, 17/3: Såldes till Mary Elisabeth Skoglund i Sigtuna för 10.000 :-.

1972: Överläts till maken, Lennart Skoglund, Sigtuna.

1975: Omdöpt till Hera.

1970-talet: Befintlig motor ersattes av en Skandia 290 B dieselmotor om 210 Ehk.

1981: Såldes till Björn Åke Hall i Stockholm.

1988: Såld till A. Fagerqvist i Kristinehamn.

1988: Såld till K. Tegemark i Kristinehamn, omdöpt till Nella.

1997: Såld till Curt Mårelus i Stockholm.

1997: Såld till Roger Bergstedt i Stockholm och omändrad till fritidsbåt.

2000: Såld till Erik Persson i Stockholm.

2004: Såld till Sophia och Karsten Biribakken i Stockholm.

Existerar ännu.



Ångbogseraren Munksund 15 (f.d. Kalix) fotograferad på 1930- eller 40-talet. Foto från Bernt Fogelbergs samling



Kalix som Nygrogg



Kalix idag som Nella

12. Aros Passagerarångare 1873 - 1884

Byggdes 1852 vid Motala varv i Norrköping av järn på klink.

Dimensioner: 44,14 x 4,42 x 2,49 meter.

Maskineri: 2-cylindrig ångmaskin av Motala Mekaniska Verkstads konstruktion om 250 Ihk.

Registreringsnummer: 2755

Byggdes för räkning Bolaget för Ångbåtsfart mellan Stockholm och Westerås i Stockholm som passagerarångare för traden Stockholm – Västerås och kostade 79.500 riksdaler riksmünt.

1869: Sålades till Vesterås Ångfartygsbolag i Västerås för 26.200 riksdaler riksmünt.

1873: Köptes av ett partrederi med handelsbolaget Bergman, Hummel & Co i Luleå som huvudredare (15/16 i fartyget) och insattes från 1874 på traden Luleå – Råbäcken.

1884: Överförd på AB Bodträskfors i Luleå. Uppmätt till 119,72 brt och 71,46 nrt.

1891: Renoverad vid J. P. Sundborgs Verkstad & Slip i Luleå, varvid en av skorstenarna togs bort.

1902, 8/2: Sålades till Gustaf Groth Trävaru AB, Karlsborg och ändrad till bogserbåt.

1903: Sålades till Nordiska Trävaru AB, Nederkalix för 10.000 :- och kom att användas som logementfartyg

1908, oktober: Sålades till Rolf Burman, Luleå och omändrad till pråm.

1912: Sålades till Atle Burman i Luleå.

1912: Sålde till kapten Scherman i Umeå.

1913: Sålades till Lappvik-Sand-Kalk-Tegel AB i Ekenäs och kom att användas som tegelpråm.

1916, 11/11: Sålades till Petter Forsström i Lojo.

1917, 7/9: Sålades till Karl Forsström AB, Finby.

Avfördes den 15/6 1918 ur de finska registren med anledning av att pråmen sjunkit på djupt vatten utanför Rysskär i närheten av Helsingfors.

13. Axel Bogserbåt/passagerarångare 1873 – 1884

Byggdes 1873 (eller tidigare) vid Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm av järn.

Dimensioner: 18,55 x 3,88 x 2,16 meter.

Maskineri: Compoundångmaskin av Bergsunds Mekaniska Verkstads egen konstruktion om 65 Ihk.

Byggdes för räkning okänd beställare.

1873: Köptes av ett partrederi med handelsbolaget Bergman, Hummel & Co i Luleå som huvudredare (15/16 i fartyget) och användes både som bogserbåt och passagerarångare.

1884: Överförd på AB Bodträskfors i Luleå. Uppmätt till 34,31 brt.

1902 (?): Sålde till H. Örtén i Luleå.

1919: Sålades till Lule Älvs Flottningsförening, Luleå.

1932: Sålades till Erik Valdemar Josefsson i Luleå.

ca. 1942: Sålades till AB Statens Skogsindustrier (ASSI) och fick Karlsborg som hemort.

1950-talet: Ombyggd till kättingpråm.

ca. 1965: Lyftes upp på land i Geviken.

14. Risö	Bogserbåt	1873 - 1902
-----------------	-----------	-------------

Byggdes 1854 vid Bergsund Mekaniska Verkstad i Stockholm av järn på klink.

Dimensioner: 32,78 x 3,65 x 1,7 meter.

Maskineri: Ångmaskin av Bergsunds Mekaniska Verkstads egen konstruktion om 100 Ihk.

Registreringsnummer: 3090

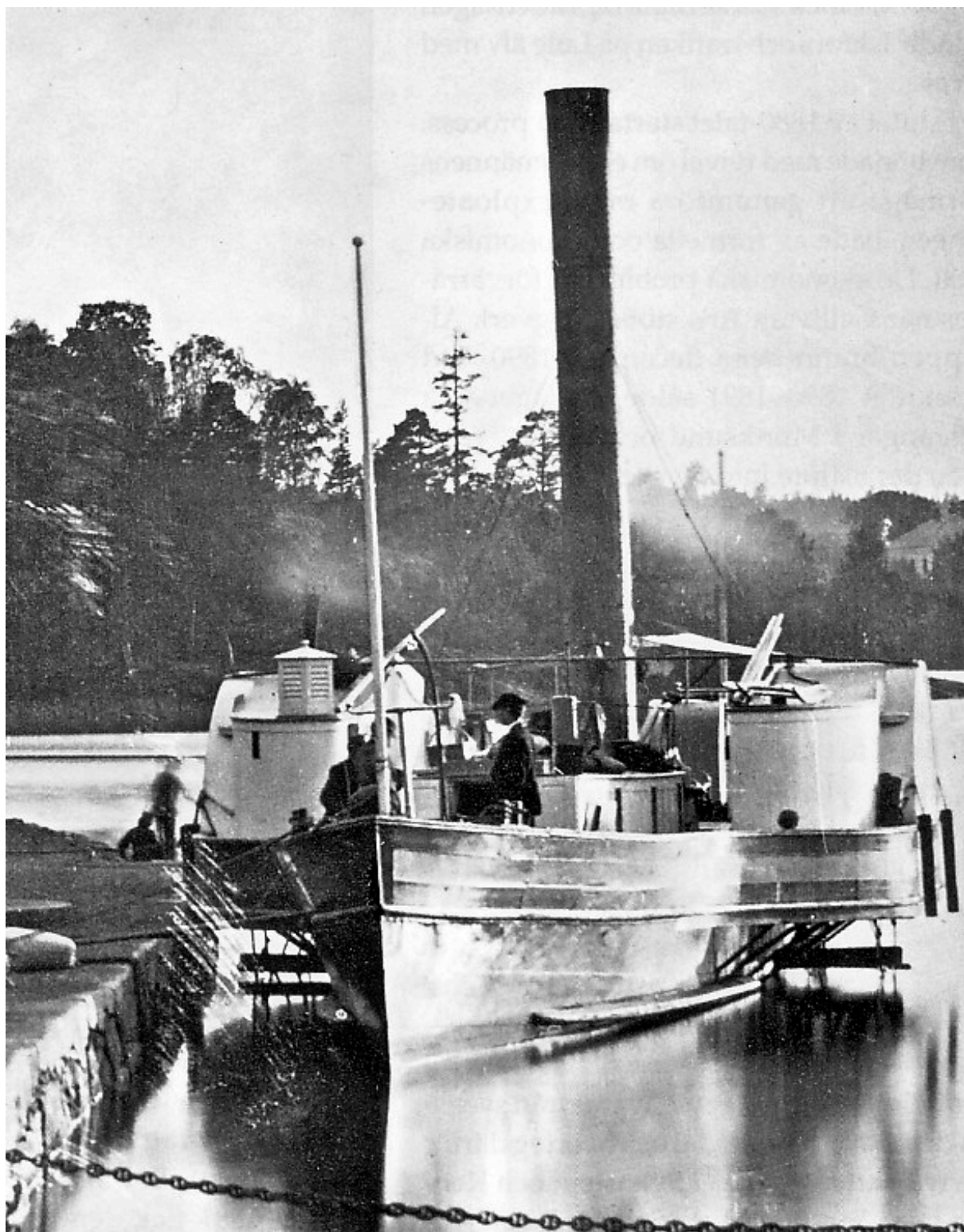
Byggsdes för räkning grosshandlaren Samuel Godenius, ägare till handelsbolaget Godenius & Co och AB Gustafsbergs Fabriks Intressenter i Stockholm och döptes till Wermdö. Insattes till en början på traden Stockholm - Skuru – Boo – Fällström – Dalarö. Fr.o.m. 1858 trafikerade Wermdö traden Stockholm – Gustavsberg vardagar och Stockholm – Dalarö under veckosluten.

1873, maj: Köptes av ett partrederi med handelsbolaget Bergman, Hummel & Co, Nederkalix som huvudredare med 15/16 i fartyget. Ombyggt till bogserbåt och omdöpt till Risö. Uppmättes till 4 nylåster och senare till 55,45 brt respektive 28,98 nrt.

1874: Överförd till AB Bergman, Hummel & Co i Nederkalix.

1902: AB Bergman, Hummel & Co uppgick i Nordiska Trävaru AB, Nederkalix.

Risö lades upp på land 1902 och den 11/12 1905 meddelades att fartyget blivit skrotat.



Ångbogseraren Risö som passagerarångaren Wermdö. Fotograferad 1872 av Gustaf Barlow

15. **Salmi** Bogserbåt 1874 - 1884

Byggdes 1857 vid William Lindbergs Mekaniska Verkstad i Stockholm av järn på klink.

Dimensioner: 21,64 x 3,47 x 0,97 meter.

Maskineri: Ångmaskin om 16 nhk.

Byggdes för räkning Örsundsbro Ångfartygs AB som passagerarångaren Örsundsbro och insattes på traden Örsundsbro – Stockholm.

1865, våren: Köptes av Svanstein AB och omdöpt till Salmi samt insatt på traden Haparanda – Salmi.

1867: Ändrad till bogserbåt och stationerad vid Salmis ångsåg.

1874: Övertagen av Haparanda Export AB. Uppmätt till 16 nrt.

1884: Sål原因 till handelsmannen och portugisiska konsuln i Haparanda Carl William Westergren.

1888, 27/10: Sål原因 på offentlig auktion vid Salmis ångsåg till Johannes Sällström, Nederkalix för 2.600 :- och stationerad vid Båtskärsnäs ångsåg.

Tillhörde Båtskärsnäs ångsåg t.o.m. 1892. Vidare öden okända.

16. Victoria Bogserbåt 1874 – 1883

Byggdes 1871 vid C. W. Dodgin & Co:s skeppsvarv i North Shields av ek och bok.

Dimensioner: 24,2 x 5,25 x 2,57 meter.

Maskineri: Ångmaskin om 120 Ihk.

Registreringsnummer: 4589

Byggdes för räkning okänd engelsk beställare.

1874, 16/1: Köptes av handelsmannen och konsuln Carl Palmgren senior i Luleå från herrar Archibald Rawlings Grant, John Gatley och Robert Forsten i North Shields för 1.360 £. Överfördes sedan på ett partrederi i Luleå med Carl Palmgren senior som huvudredare med 64/70 i fartyget och med handelsbolaget Bergman, Hummel & Co som övrig delägare med 6/70 i fartyget. Uppmättes till 71,66 brt respektive 43,08 nrt.

1883, 1/3: Sål原因 vid offentlig auktion å Luleå stads auktionskammare till Carl Palmgren senior för 3.400 :-, vilken överlät köpet på ett nytt bolag med Palmgren själv som huvudredare

1898, 11/11: Sål原因 till Carl Palmgren junior i Luleå för 6.500 :- och registrerad på Carl Palmgrens Trävaru AB.

1902: Carl Palmgrens Trävaru AB uppgick i Nordiska Trävaru AB, Nederkalix.

1903 eller 1904: Sål原因 till disponent H. Sandström, Munksunds Sågverks AB.

1904, 24/8: Sål原因 till Johan Petter Johansson i Luleå för 600 :-.

1905: Förbyggdes vid J. P. Johanssons Mekaniska verkstad i Luleå, varvid framdrivningen ändrades från skovelhjuls- till propellerdrift.

1909: Sål原因 till ett partrederi i Örnsköldsvik med Per Olof Norberg som huvudredare och ägare till 1/2 i fartyget och med Anton Westman som övrig delägare med 1/2 fartyget.

Upphuggen vintern 1916 – 1917.

17. Gamleby/Frey Bogserbåt 1875 – 1891

Byggdes 1858 vid Oskarshamns varv av järn.

Dimensioner: 23,02 x 3,92 x 2,56 meter

Maskineri: Ursprunglig ångmaskin med okänd maskinstyrka som 1884 ersattes av en 2-cylindrig ångmaskin om 100 Ihk.

Byggdes som passagerarbåten Gamleby för räkning Gamleby Ångfartygsbolag (A. E. Holm) i Gamleby.

1875: Köptes av ett partrederi med handelsbolaget Sundström & Ekbäck i Luleå som huvudredare med 1/2 fartyget och handelsbolaget Bergman, Hummel & Co. som övrig delägare med 1/2 i fartyget samt användes som bogserbåt.

1881: Omdöpt till Frey.

1884: Befintlig ångmaskin ersattes av en 2-cylindrig ångmaskin om 100 Ihk. Uppmättes till 43,81 ton.

1891: Sålades till Munksunds Sågverks AB i Piteå.

1913: Sålades till Johan Valteri i Haparanda för 10.000 :-.

1914: Sålades till AB Storfors i Piteå.

1917, 23/3: AB Storfors gick upp i nybildade AB Ytterstfors – Munksund, Byske.

1918: Söld till Granviks Sågverks AB, Seskarö.

1921: Överförd till Raahe OY, Martinniemi och omdöpt till Kelo.

1970: Återfick namnet Frey och låg i maj 2004 i Åbo.

18. **Nils Sture** Bogserbåt 1876 – 1894

Byggdes 1854 vid Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm av järn.

Dimensioner: 36,04 x 4,0 x 1,59 meter

Maskineri: Ångmaskin av Bergsunds Mekaniska Verkstads egen konstruktion om 105 Ihk.

Registreringsnummer: 3060

Byggdes för räkning Bolaget för Ångbåtsfart mellan Stockholm och Drottningholm i Stockholm som Ehrenstrahl och insattes på traden Stockholm – Drottningholm.

1871: Söld till ingenjör William Lindberg i Stockholm och insattes sommaren 1871 i fart mellan Stockholm och Vaxholm.

1871, sommaren: Köptes av ett bolag i Söderhamn och insatt på traden Söderhamn – Ljusne.

Vintern 1871 – 1872: Omdöpt till Dristig.

1873, april: Söld till handelsmannen A. L. Norrbom i Söderhamn för 7.500 riksdaler och omändrad till bogserbåt.

1873: Sålades till The New Gellivara Co Ltd i Luleå.

1876: Köptes av Båtskärsnäs sågverks ägare (handelsbolagen Bergbom & Swanberg och Bergman, Hummel & Co) och stationerades vid Båtskärsnäs sågverk samt omdöpt till Nils Sture.

1894: Övertagen av AB Båtskärsnäs.

1909: Sålades till Johan F. Ekholm i Nederkalix.

Den 31/1 1917 anmälde Ekholm att fartyget blivit nedskrotat.



Ångbogseraren Castor. Fotograferad omkring 1910 efter ombyggnad till propellerdrift. Foto Bengt Westins samling

19. **Castor** Bogserbåt 1877 – 1886 och 1897 – 1900

Byggdes 1855 vid Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm av järn på klink.

Dimensioner: 35,76 x 4,09 x 2,26 meter

Maskineri: Ångmaskin av Bergsunds Mekaniska Verkstads egen konstruktion om 40 hk.

Registreringsnummer: 3089

Byggdes för räkning Ångfartygsbolaget Roslagen som passagerarångaren Roslagen och insattes på traden Stockholm – Vaxholm – Östanå – Furusund – Norrtälje – Ortala – Trästa – Östhammar.

1862: Ångfartygsbolaget Roslagen gick ihop med Ångfartygsbolaget Wingåker och bildade Ångfartygsbolaget Roslagen – Wingåker.

1866, april: Sålades till ett bolag i Härnösand för 6.000 :- med coopvaerdie skepparen och handelsmannen Abraham Nätterqvist som huvudredare och omdöpt till Castor. Insattes på traden Härnösand – Noraström – Nyland.

1877, 16/4: Köptes av konsul Nils J. Wennerström, Haparanda för 6.000 riksdaler. Renoverad och ombyggd till bogserbåt vid J. A. Sundborgs varv i Luleå. Uppmått till 68 brt respektive 46 nrt.

1877: Övertagen av Haparanda Export AB och tjänstgjorde vid Salmis ångsåg.

1884: Söld till handelsmannen och portugisiska konsuln i Haparanda Carl William Westergren.

1888, 27/10: Söld på konkursauktion i Haparanda till handelsmannen Anders Kurt i Torneå för 2.099 :-.

1895, 9/7: Anders Kurt död. Fartyget övertogs av handelsbolaget And. Kurt & Co.

1896, 28/6: Såldes till firman F. O. U. Nordberg i Torneå.

1897, 28/3: Köptes av AB Bergman, Hummel Co i Nederkalix och stationerad vid Karlsborg.

1900, 19/10: Såldes till maskinist Karl Kjerling i Härnösand. Ombyggd vid Andersson & Widmarks Mekaniska Verkstad i Sundsvall till propellerångare och skrovet kortades med ca. 9 meter i syfte att bli mindre rankt. Nya dimensioner: 26,40 x 4,17 x 2,07 meter. Användes som last- och passagerarbåt på traden Sundsvall – Hudiksvall – Söderhamn.

1902: Övertagen av Ångbåts AB Castor i Sundsvall.

1905, 31/3: Söld till Rederi AB Castor (Axel Hellström) i Sundsvall.

1912, 19/9: Såldes till grosshandlaren Gustaf Svanljung i Wasa för 3.025 :-.

1916, 19/9: Såldes till Gustaf Westerlund i Helsingfors.

Efter att ha haft ytterligare två ägare, E. U. Forsell i Helsingfors och Alfon Björklund i Viborg blev fartyget upphugget 1924.



Ångbogseraren Castor. Fotograferad omkring 1910 efter ombyggnad till propellerdrift. Foto Bengt Westins samling

20. **Turist** Passagerarångare 1878 – 1892

Byggdes 1865 vid William Lindbergs Mekaniska Verkstad & Varfs AB i Stockholm av järn.

Dimensioner: 19,86 x 3,5 x 2,07 meter.

Maskineri: Ångmaskin av William Lindbergs Mekaniska Verkstads egen konstruktion om 105 Ihk.

Byggdes för räkning The Gellivara Co Ltd i Edefors och döptes till Edefors. Fraktades från Stockholm till Edefors i nermonterat tillstånd av ångfartyget Haparanda till Pitsundet och vidare landvägen till

Edefors där skrovet fogades samman och maskineriet installerades. Insattes i frakt- och passagerfart mellan Edefors och Storbacken.

1869: Ägaren ombildad till The New Gellivara Co Ltd.

1878: Köptes av handelsbolaget Bergman, Hummel & Co.

1879: Omdöpt till Turist och insattes på traden Edefors – Heden. Anges nu vara ägd av Luleå Ångsnickeri AB i Luleå och uppmätt till 8,52 nrt.

1892: Sålades till Svartsö Ångsågs AB i Luleå och omdöpt till Anna samt använd som bogserbåt.

1899: Sålades till Carl Palmgrens Trävaru AB i Luleå.

1902: Carl Palmgrens Trävaru AB uppgick i Nordiska Trävaru AB, Luleå.

1908: Sålde till Theodor Åkerström i Nederkalix av Nordiska Trävaru AB:s konkursmassa.

1911: Sålde till Agnes och Otto Bergström i Nederkalix.

1919: Ägd av Luleå Ångsåg.

1925: Sålde till konsul J. O. Sjölin i Skellefteå.

Kantrade och sjönk den 31/7 1935 i Samakkoviken utanför Seskarö. Vid olyckan omkom reatauratrisen Anna-Greta Rönnbäck. Anna köptes av sjökapten Manne Rönnbäck, Nederkalix som tidigare hyrt båten. Fartyget bärgades och byggdes om till pråm.

Ligger numera som vrak nedsjunken väster om Lövholmens sågverk.



Ångbogseraren Anna. Bild tillhörig Arne Rönnbäck

21. **Gustaf** Ångslup 1879 - 1892

Byggdes 1877 i Edefors av trä.

Dimensioner: 14,37 x 3,5 x 1,35 meter

Maskineri: Ångmaskin om 28 Ihk.

Registreringsnummer: 9506

Byggdes för räkning handelsbolaget Bergman, Hummel & Co som Gustaf och insattes 1879 på traden Övre Edefors – Storbacken och uppmättes till 4,15 nrt.

1884: Övertogs av AB Bodträskfors, Luleå.

1892 eller 1893: Sålades till okänd köpare, vilken 1895 lät insätta fartyget i dagliga turer mellan Luleå och Strömörn, Stensborgs sågverk och ibland Sandön.

1913: Sålades till Trafik AB Ersnäs – Luleå (Erhard Bäckman) i Luleå.

1922: Förbyggd vid Luleå Varf, varvid skrovet av trä byttes ut mot ett av järn samt förlängdes. De nya dimensionerna var 16,25 x 3,72 x 2,65 meter och uppmättes till 23,37 brt respektive 3,01 nrt.

1931 eller 1932: Söld till Johan A. Bäckström i Luleå.

1934: Befintlig ångmaskin utbyttes mot en ny ångmaskin om 80 Ihk.

ca. 1935: Söld till bolaget Eriksson & Carlsson, Hindersön och ombyggd till bogserbåt. Namnet stavas nu Gustav.

1956: Sålades till ett partrederi i Luleå med bröderna Johansson som delägare. Till en början var Erik Valdemar Josefsson fartygets huvudredare.

1958: Ångmaskinen utbytt mot en GM – Detroit 6:71 dieselmotor om 145 Ehk i Luleå.

1974: Ragnar Josefsson utsågs till ny huvudredare för fartyget.

1981: Christer Josefsson utsågs till ny huvudredare för fartyget.

ca. 1986: Söld till K. L. Edström i Stavsnäs och omändrad till fritidsbåt.

Existerar ännu.

22. Swan Bogserbåt 1881 – 1890

Byggdes 1881 i Gyljen (Överkalix Socken) av furu på järnspant under ledning av skeppsbyggmästaren Antonius Löfgren.

Dimensioner: 17,81 meter lång och med ett djupgående av 0,89 meter.

Maskineri: Ångmaskin om 12 hk

Byggdes för räkning AB Bergman, Hummel & Co och var stationerad vid Gyljens sågverk.

I fart t.o.m. 1890. Kom sedan till Munksunds Sågverks AB och utbjöds till salu 1909. Vidare öden okända.

23. Flink Bogserbåt 1885 – 1902

Byggdes 1875 vid Motala Mekaniska Verkstad AB i Motala av järn.

Dimensioner: 17,82 x 4,31 x 2,86 meter.

Maskineri: 1-cylindrig ångmaskin av Motala Mekaniska Verkstads egen konstruktion om 50 Ihk.

Byggdes för räkning AB Nya Föreningen i Stockholm som Flink och mätte 48,90 brt respektive 18,07 nrt.

1880: Sålades till Stockholms Ångslups AB i Stockholm.

1881: Sålades till Gellivara AB i Luleå.

1885: Sålades till AB Bergman, Hummel & Co i Nederkalix och var först stationerad vid Nyborgs sågverk och sedan i Luleå.

1892: Överförd på AB Bodträskfors i Luleå.

1902: AB Bodträskfors uppgick i Nordiska Trävaru AB, Luleå.

1902: Befintlig ångmaskin ersätts av en compoundångmaskin om 120 Ihk tillverkad av Söderhamns Mekaniska Verkstad.

1908: Sedan Nordiska Trävaru AB försatts i konkurs övertogs fartyget av nybildade Baltiska Trävaru AB, Nederkalix.

1918, 23/2: Baltiska Trävaru AB uppgick i AB Ytterstfors – Munksund.

1919: Omdöpt till Ytterstfors 16 och med Nederkalix som hemmahamn.

1921, 1/11: Överförd på AB Båtvik, Byske.

1930: Omdöpt till Munksund 16.

1944: Sålades till Axel Hedlund & Co i Furuögrund för 15.000 :- och omdöpt till Halsö.

1951: Söld till Skelleftehamns Kol AB som lät bygga om fartyget till tankpråm.

Avfördes 1956 ur registren.

24. Allsvinn Ångslup 1888 – 1902 (?)

Byggdes på okänd ort av järn.

Dimensioner: 15,00 x 3,07 x 1,47 meter

Maskineri: 1-cylindrig högtrycksångmaskin á 40 Ihk av okänd tillverkning.

Byggdes för räkning okänd beställare, möjligen i Finland.

1888: Köptes av AB Bergman, Hummel & Co i Nederkalix och insattes på traden Nederkalix – Karlsborg – Nordanskär - Nyborg.

I fart t.o.m. 1902. Vidare öden okända.

Tillhörde 1915 AB Granviks sågverk på Seskarö.

1924: Söld till Herman Juhoiuniski, Sävis och var då delvis skrotad.

1940 meddelade en inspektör ”Avförd 1940 sedan det konstaterats att fartyget var torrsatt och delvis nedskrotat”.

25. Karlsborg (I)/Strömkarlen Ångslup 1889 – 1902

Byggdes 1866 vid William Lindbergs Mekaniska Verkstad & Varfs AB i Stockholm av stål.

Dimensioner: 17,42 x 3,88 x 1,77 meter

Maskineri: Ångmaskin av William Lindbergs Mekaniska Verkstads egen tillverkning om 40 Ihk, vilken senare ersattes av en starkare ångmaskin om 80 Ihk.

Byggdes för räkning Stockholms Ångslups AB i Stockholm som ångslupen Falken.

1889: Köptes av AB Bergman, Hummel & Co i Nederkalix. Omdöpt till Karlsborg och insattes på traden Nederkalix – Karlsborg - Nordanskär – Nyborg.

1899: Omdöpt till Strömkarlen.

1902: AB Bergman, Hummel & Co uppgick i Nordiska Trävaru AB, Nederkalix.

1907: Sål原因 Nordiska Trävaru AB:s konkursmassa till E. Lindgren, Nederkalix och överförd till Rederi AB Strömkarlen.

1918: Sål原因 Luleå stad och omdöpt till Frej samt insattes på traden Luleå – Mjölkudden – Karlshäll – Karlsvik.

1923: Sål原因 Frans Gustaf Holmström och Johan Nilsson i Luleå och ombyggd till bogserbåt.

1939: Sål原因 till Albert Stråhle i Nederkalix.

1949: Sål原因 till J. R. Nilsson i Nederkalix.

1956: Ångmaskinen ersatt av Scania Vabis dieselmotor D 818 om 150 Ehk.

1961: Sål原因 till Bert Bergström i Båtskärsnäs.

1969: Befintlig motor ersattes av en Scania dieselmotor om 230 Ehk.

1975: Sål原因 till Wiréns Rederi i Piteå för 130.000 :-.

1978: Sål原因 till Nils Rune Nilsson i Töre.

1980: Befintlig motor ersattes av en Volvo Penta TAMD 120 dieselmotor om 324 Ehk.

1982: Sål原因 till Bert Bergström i Båtskärsnäs.

Avseglade den 23/5 1983 klockan 22:45 från ett brobygge vid Pitsund med en pråm på släp. Klockan 23:00 fick man motorstopp och blev då påseglade av pråmen vilket ledde till att Frej kantrade och sjönk, varvid en besättningsman omkom. Två andra besättningsmän räddades ur det 6-gradiga vattnet efter ca. 2 timmar. Fartyget bärgades sedermera och reparerades vid Bert Bergströms varv i Båtskärsnäs.

1988: Sål原因 till Kustbogsering Nyström AB i Luleå.

1994: Sål原因 till Dykab i Luleå AB, Luleå.

2013: Sål原因 till Hjalmar Strömberg i Stockholm.

2015, augusti: Sål原因 till Johan Belsing i Strängnäs.

Existerar ännu.



Bogserbåten Frey omkring 1910. Lennart Lundqvist repro

26. **Tekla** Bogserbåt 1892 - 1902

Byggdes möjligen 1867 i Stockholm av järn.

Dimensioner: okända

Maskineri: Ångmaskin om 40 Ihk.

Byggdes för räkning okänd beställare.

1892: Ägd av AB Bergman, Hummel & Co och var stationerad i Karlsborg. Uppmättes till 43,11 brt.

1902: AB Bergman, Hummel & Co uppgick i Nordiska Trävaru AB, Nederkalix.

1908 eller tidigare: Söld till Sandö Sågverks AB, Sandö.

1931: Överförd till Strömnäs AB, Strömnäs.

1934: Maskin och panna togs ur och skrovet lades vid kaj i Sandö.

1943: Söld till okänd köpare för att bli pråm. Skrotades antagligen kort därefter.

27. **Ägir** Bogserbåt 1892 – 1902

Byggdes 1882 vid William Lindbergs Mekaniska Verkstad i Stockholm av järn.

Dimensioner: 25,34 x 4,47 x 1,66 meter.

Maskineri: 1-cylindrig ångmaskin av William Lindbergs Mekaniska Verkstads egen konstruktion om 80 Ihk.

Registreringsnummer: 1341

Byggdes för räkning Törefors bruks ägare, grosshandlare C.H. J. Matton i Stockholm och döptes till Törefors samt uppmättes till 73,57 brt respektive 40,77 nrt.

1892: Köptes av AB Bergman, Hummel & Co, Nederkalix.

1893: Omdöpt till Ägir.

1902: AB Bergman, Hummel & Co uppgick i Nordiska Trävaru AB, Nederkalix.

1908, 18/1: Sålades av Nordiska Trävaru AB:s konkursmassa till Johan Fredrik Ekholm i Nederkalix.

ca. 1910: Sålades till AB Jakobsson & Eriksson i Umeå som tog ur maskin och panna och använde skrovet som pråm.

1913, 19/4: Sålades till Arvid Sundberg i Helsingfors för 4.600 :- och omdöpt till AEgir.

1913, 6/6: Sålades till Lappviks Kalk-Sand-Tegel AB i Ekenäs.

1916, 11/11: Sålades till Petter Forsström i Lojo för 410.000 FMK (tillsammans med bogserbåtarna Appendix och Villan).

1917, 7/9: Sålades till Karl Forsström AB i Finby.

1917, 18/11: Sålades till Henrik Sylvén i Helsingfors för 33.500 FMK.

1920: Sålades till AB Dalsbruk i Dragsfjärd.

Vidare öden okända.

28. Lärkan Bogserbåt 1893 – 1902

Byggdes på okänd ort, troligen av järn.

Dimensioner: okända

Maskineri: okänt

Byggdes för räkning okänd beställare.

1894: Ägdes av AB Bergman, Hummel & Co i Nederkalix och var stationerad vid Karlsborg.

1902: AB Bergman, Hummel & Co uppgick i Nordiska Trävaru AB, Nederkalix.

Vidare öden okända.

29. Karlsborg (II) Bogserbåt 1900 – 1902

Byggdes 1900 vid William Lindbergs Mekaniska Verkstad & Varfs AB i Stockholm av stål.

Dimensioner: 24,83 x 5,47 x 2,33 meter

Maskineri: 2 st. 2-cylindriga compoundångmaskiner av William Lindbergs Mekaniska Verkstads konstruktion om vardera 100 lhk.

Byggdes för räkning AB Bergman, Hummel & Co i Nederkalix och uppmätt till 96,19 brt respektive 12,11 nrt.

1902: AB Bergman, Hummel & Co uppgick i Nordiska Trävaru AB, Nederkalix.

1908, 10/6: Sedan Nordiska Trävaru AB försatts i konkurs 1907 överförd till Baltiska Trävaru AB.

1918, 23/2: Baltiska Trävaru AB uppgick i AB Ytterstfors – Munksund.

1919: Omdöpt till Ytterstfors 19.

1921, 1/11: Flyttades till nybildade AB Båtvik, Byske.

1930: Omdöpt till Munksund 19.

1946, 16/5: Sål原因 till Veitsiluoto OY i Kemi för 34.000 :- och omdöpt till Veitsiluoto 10.

Skrotad vintern 1953 – 1954 i Kemi.

30. **Laine** Passagerarångare 1901 – 1902

Byggdes 1892 på okänd ort, troligen i England av teak och furu på järnspant.

Dimensioner: 33,28 x 4,50 x 2,92 meter

Maskineri: Ångmaskin om 240 Ihk.

Byggdes troligen för räkning engelsk beställare som lustjakt.

Ägdes 1900 av Matti Roiha i Viborg och kallad Laine. Uppmått till 90,09 brt respektive 34,79 nrt.

5/6 1901: Köptes av Carl Johan Nilsson i Stockholm för 27.000 :- men såldes omedelbart vidare till ett partrederi med Gustaf Groth och AB Bergman, Hummel & Co i Nederkalix som delägare.

Insattes i början av sommaren 1901 i reguljär trafik på linjen Luleå -Karlsborg – Kalix – Båtskärsnäs – Seskarö – Salmis.

1902, 8/7: Sål原因 till Carl Hagman i Moskva för 41.500 :- och omdöpt till Nadeschda. Lämnade dock aldrig Sverige utan överläts genom en bytesaffär (emot en fastighet) till arkitekten Gustaf Detthoff i Stockholm.

1911, 14/7: Sål原因 till Karl Johansson i Stockholm.

1912, 1/7: Sål原因 till Arvid Ahlström i Stockholm.

Vidare öden okända.

Del 4. Fartyg tillhöriga Olof Bergman Olson

1. **Henrika** Brigg 1836 – 1857

Se del 1 (Fartyg tillhöriga Johan Bergman Olson) och nr. 8.

2. **Alkor** Skonert 1849 – 1853

Byggdes 1848 i Sundsvall av furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren J. A. Liedberg.

Dimensioner: 22,14 x 6,68 x 2,7 meter.

Byggdes för räkning rådmannen och skeppsbyggmästaren J. A. Liedbergs egen räkning samt borgarna Erik Njurin och Nils Ryberg i Sundsvall och uppmättes till 51 7/122 svåra läster.

1849: Köptes av grosshandlaren Olof Bergman Olson i Stockholm.

Förliste natten till den 2/10 1853 nära Skagen på resa St.Ybes – Stockholm med salt. Besättningen räddades men fartyget blev vrak.

3. **Charlotta** Skonert 1849 - 1854

Byggdes 1842 vid Lilla Saltviks skeppsvarv i Döderhultviks socken av ek och furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren J. P. Hallström.

Dimensioner: 24,2 x 6,99 x 3,26 meter.

Byggdes för räkning handelsmännen J. P. Grandin och A. Wykström samt coopvaerdie skepparen Nils Wickberg i Kalmar och uppmättes till 69 73/100 svåra läster.

1843: 1/8 i fartyget såld av A. Wykström till rådmannen i Kalmar Olof Håkansson.

1845: 1/8 fartyget såld av Olof Håkansson till J. P. Grandin och 1/3 i fartyget såld av Nils Wickberg till svenske undersåten i Marseille, handelsmannen O. W. Damnström.

1846: Handelsmannen O. W. Damnström i Stockholm ensam ägare till fartyget sedan han löst in övriga delägares andelar i fartyget.

1849: Köptes av grosshandlaren Olof Bergman Olson i Stockholm.

Totalförliste natten till den 27/1 1854 vid Hyppelsö (2 mil norr om Marstrand) på resa Lissabon – Stockholm med salt och vin. Besättningen blev med möda räddad.

4. **Hedvig** Skonert 1850 – 1856

Byggdes 1850 i Sundsvall av furu på kravell under ledning av skeppsbyggmästaren J. A. Liedberg.

Dimensioner: 24,97 x 6,74 x 3,41 meter.

Byggdes för räkning grosshandlaren Olof Bergman Olson i Stockholm och uppmättes till 74 30/100 svåra läster.

1856: Sålades till grosshandlaren Gustaf Wilhelm Petersson i Stockholm.

Totalförliste i Oporto hamn den 29/12 1860.

Del 5. Fartyg tillhörigt Philip Bergman

1. **Bolina** Brigg 1859 - 1860

Byggdes 1837 i Brahestad av furu på kravell.

Dimensioner: 27,1 x 7,61 x 4,1 meter.

Byggdes för räkning handelshuset Johan Lang (commercerådet Zachris Franzén) i Brahestad och uppmättes till 97 61/100 svåra läster.

1841: Sålades till Borgå.

1853, 22/10: Köptes av handelsmannen Lars Tornberg i Haparanda från ett partrederi i Torneå med handelsmannen Isac Taucher, rådmannen M. J. Hougberg och änkan Maria Christina Tornbergs sterbhusdelägare som delägare för 5.640 rubel silver.

1854, 13/6: Söld av Lars Tornbergs sterbhusdelägare till handelsmannen Eric Asplund i Haparanda för 6.333 1/3 riksdaler banco.

1858: Sål原因 till ett partrederi i Stockholm med grosshandlaren Oscar Cassel huvudredare och sjökaptan N. P. Hagström som övrig delägare.

1859, 10/4: Sål原因 till grosshandlaren Philip Bergman i Stockholm för 5.000 riksdaler riksmünt.

Förliste den 3/10 1860 mellan klockan 8 och 9 på kvällen ½ mil norr om Torekov på resa Svartvik – England med bräder. Besättningen räddades men fartyget blev vrak.

Källor:

Kommerskollegium: Fribrev, konsulernas skeppslistor och handelsflottans årsberättelser.

Länsräkenskaper Norrbottens län: Taxeringslängder.

Husförhörlängder.

Stockholms rådhusrätts arkiv. Konkursmål.

Stockholms Sjömanshus: Mönstringsliggare.

Göteborgs Handels- & Sjöfarts Tidning, Aftonbladet, Norrbottens-Kuriren, Haparandabladet, Hernösandsposten, Alfvar & Skämt m.fl. dagstidningar

”Haparanda stad 100 år 1842 - 1942”

Petter Malmsteins register

”Sjöstad” Arvid Moberg

”Piteå sjöfart” Åke Berggren och Pål Bergstedt

”Västerbottensk skeppslista” Kurt Boberg

”Kalix – Valdemarsudde” Gunnar Bergman m.fl.

”Bogserbåtsflottan i Kalixorten”. Redaktör: Bengt-Göran Nilsson

”Carlsborgs lastageplats blir sågverkssamhälle” Adrian Wennström

”Ångbåtstrafiken på Lule älv” C/D uppsats LTU 2003:13 av Stig Lagerfjärd

”Försäkringsaktiebolaget Skandia 1855 – 1905”

”Gyljen under 3 sekel” Bernt Nilsson

”De stora skeppens redare” Olof Traung

”Redare i Roslagen” Kerstin G:son Berg

”Ångbåtarnas Ådalen” Bo G. Hall

”Stockholms segelsjöfart” Hjalmar Börjesson

Tidskrifterna Båtologen, Lubrikatorn och Länsporten

Ekomuseum. Historisk skogsexport från Kalix älvdal, Tugboatlars, Skärgårdsbåtar.se m.fl. hemsidor på Internet.

Ett stort tack till Bengt Westin för bilder på bogserbåtar och bogserbåtsuppgifter till fartygslistan, till Anna Bergman-Paul för bild på tavla av briggen Risö och till Tor Helenius för bild på tavla av briggen Bolina samt till Per Björkman för bilder från resterna Risö varv.

Slutredigering Magnus Cedergren september 2017